



GEORGES BLOND
SUPRAVIEȚUITORUL
DIN
PACIFIC



GEORGES BLOND

SUPRAVIEȚUITORUL
DIN
PACIFIC

Odissea portavionului *ENTERPRISE*

EDITURA MILITARĂ 1976

GEORGES BLOND
LE SURVIVANT DU PACIFIQUE 1973

CUVÎNT ÎNAINTE

Este un fapt universal cunoscut creșterea foarte mare a interesului public pentru literatura istorică, în sensul cel mai larg al problematicelor (subiectelor) și al diverselor modalități de tratare. Cu toate că acest fenomen vizează chiar și lucrările de strictă specialitate – dintre care unele de deosebită ariditate – aș dori să mă refer la textele de mare circulație, în speță descrierile și povestirile (uneori prezentate și ca „romane”). Dacă în trecut relația dintre realitatea evenimentelor și personajelor abordate, pe de o parte, și cvantum-ul de fabulație, pe de altă parte, varia pe o scară amplă, în ultimele decenii se constată apariția unei demarcații evidente. Se continuă, oarecum, recurgerea la confabulație, în texte de pură ficțiune, de „aventuri”; la marea majoritate a scrierilor se constată însă păstrarea unei „decențe de abordare”, atât a temelor cât și în tratare. Chiar dacă apar rezolvări larg diferite, există – se pare – legi nescrise de respectare a anumitor limite; îndeosebi, pe măsură ce subiectele lucrărilor se apropie de timpurile noastre, ca atare dispunând de posibilități pentru o documentare temeinică, autorii se străduiesc a fi cât mai aproape de linia realităților. Există, firește, și excepții, dar pe cât de penibile – pe atât de rare.

O formulă tot mai des aplicată, mai ales în țările ce au dominat „scena” celei de-a doua conflagrații mondiale, este aceea a descrierilor în care autorul duce o muncă enormă de documentare, reușind uneori să capteze și informații (autentice!) ce nu fuseseră intabulate în evidențele oficiale, după care trece la o povestire cât mai autentică a faptelor, talentul literar intervenind mai ales ca suport de cuantificare și vehiculare a subiectului.

*Această formulă, din care mostre de reală calitate le-au fost oferite cititorilor români prin traducerea cărților americanului Walter Lord *, este folosită și de francezul*

* PEARL HARBOR (original „Day of infamy”), București, 1970, Editura politică, și VICTORIA DE LA MIDWAY (original „Incredible victory”), București, 1972, Editura politică.

Georges Blond. Desigur, cu unele deosebiri.

În timp ce W. Lord a tratat „cazuri”, care în istorie au un caracter izolat ce permite ca atât documentarea cât și prezentarea să fie mai mult sau mai puțin comode, G. Blond s-a angajat pe o cale mai complexă, mai pretențioasă: el nu s-a limitat la descrierea acțiunilor navei portavion „Enterprise” a marinei S.U.A. (cum ar reieși din titlu), ci a ajuns la o largă prezentare a acțiunilor aero-navale din oceanul Pacific în cel de-al doilea război mondial.

Am spus, mai sus, că formula aleasă de Georges Blond era pretențioasă; și n-am exagerat. Din această cauză, și din dorința legitimă a autorului de a nu spori prea mult volumul cărții, nu puține fapte și fenomene au fost abordate uneori prea „direct”, cititorii străini putând rămâne în incertitudine și ajungând la interpretări necorespunzătoare. De aceea îmi voi permite să încerc a aduce aici unele lămuriri ce se vor dovedi, sper, de la sine, necesare.

** * **

Asemenea desfășurării în timp a științelor și a tehnicii, știința și tehnicile militare se înscriu și ele într-o evoluție mai mult sau mai puțin permanentă, jalonată pe parcurs de unele momente sau perioade cu caracter nodal, denumite în ultima vreme și revoluții. Mai mult chiar; pînă în prezent, nu o dată factorii militari au determinat accelerări, inflexiuni și chiar momente de revoluție în marile discipline științifice și în principalele sectoare ale tehnicii. Iar uneori (dar mai rar) au avut loc și manifestări inverse.

Cert este că, dacă arma submarină era deja curent folosită cu cîteva decenii înainte, armele aeriene, chimice și motomecanizate (aceasta fiind ordinea cronologică) au fost confirmate în primul război mondial. Cu toate acestea, ponderea noilor arme – privită în comparație cu armele clasice (infanteria, artileria, și chiar cavaleria) – a rămas, în acei ani, destul de limitată. Astfel, cu toate că beligeranții au produs și folosit zeci de mii de aeroplane, pînă către sfîrșitul ostilităților aeronautica a rămas o ajutătoare a forțelor terestre. Și se situa

pe o treaptă încă mai modestă în utilizările sale navale.

Cînd, în anul 1910, francezul Henri Fabre a realizat primul vehicul aerian cu flotoare – hidroavionul, și încă mai mult după ce americanul Glenn Curtiss a construit „barca zburătoare” – hidroavionul cu cocă, s-a crezut că problema folosirilor navale ale locomoției aeriene își primise orientările fundamentale. Însă la puțin timp după aceea s-au constatat, succesiv, avantajele dar și servituțile hidroavioanelor; erau, mai ales, puțin rapide și de maniabilitate lentă. Problema rămînea deschisă...

*În iarna 1910/1911 au avut loc încercări privind utilizarea aeroplanelor (nu hidroavioane) pentru nevoile marinelor militare în Anglia, Germania, și Statele Unite ale Americii. Cele mai concludente au fost experimentele americane. În noiembrie 1910, pilotat de Eugene Ely, un aeroplan biplan „Golden Flyer” construit de G. Curtiss și apoi adaptata decolat de pe crucișătorul „Birmingham”, iar prima apunțare * a avut loc – cu același aparat și pilot – pe nava „Pensylvania”, în ianuarie 1911. Se dovedea astfel că, cu condiția unor destul de simple rezolvări constructive, aeroplanul „terestru” putea fi folosit și naval; era o constatare importantă, a cărei valoare a fost prea puțin valorificată în primul război mondial. Ea a început a fi considerată în perioada interbelică – generînd construirea navelor portavion, și a ajuns a fi efectiv utilizată abia în al doilea conflict mondial.*

Hidroavionul, aparat de mare autonomie și cu mare stabilitate în zbor, avînd acces direct pe apă, nu avea viteză și nici maniabilitate, datorită configurației constructive și tonajului ridicat. Din punct de vedere militar, era bun pentru acele recunoașteri ce nu implicau rapiditate și era încă mai bun în lupta anti-submarină, dar se dovedea mediocru în funcții de torpilare și nul ca bombardier rapid și/ sau aparat de vînătoare sau asalt. Nici o marină n-ar fi făcut greșea

* Aeroplanele aterizează pe sol (pămînt) și apunțează pe nave sau pe platforme marine; hidroavioanele amerizează.

*eliminării hidroavionului**, dar nici nu putea fi servită exclusiv cu asemenea aparate.

Deoarece în aproape toate țările forurile superioare navale, reputat conservatoare, au recurs puțin la mijloacele aeriene, în primul război mondial hidroavionul a făcut impresia satisfacerii și a fost considerat ca suficient. Cu toate acestea, după 1916 britanicii au sesizat necesitatea intervenției aeroplanului; au adaptat curînd o navă pentru funcțiunea de portavion („Engadine”), iar în august 1917 l-au lansat pe „Furious”, primul portavion amenajat ca atare – folosind monomotoare rapide Sopwith „Pup”.

Adevărul este că în timpul rămas pînă la finele ostilităților nu s-au ivit prilejuri de folosire a noii aviații îmbarcate și, mai ales, organele de comandament au rămas pe poziții reticente, dacă nu din alt motiv, cel puțin pentru că nu știau cum și cînd să-și folosească – cu reală eficiență – noile mijloace aeriene.

După război, problemele de folosire ale forțelor navale au cunoscut o perioadă destul de agitată – în anii 1920/1922 – iar la finele aceluia răstimp s-a crezut că prin încheierea tratatului de limitare a materialelor navale (semnat la Washington, februarie 1922), marile puteri maritime de atunci (Anglia, Franța, Italia, Japonia, Statele Unite ale Americii) au stabilit previziuni de construcție și utilizare ce urmau să dureze cîteva decenii.

În fapt, în domeniul navelor portavion, cifrele adoptate, variînd numeric între 1 (Franța) și 6 (Anglia), ca și dimensiunile și caracteristicile acceptate în principiu, au fost respectate cîtva timp ca atare. Dar în cercurile de specialitate ale tuturor țărilor semnatare au apărut discuții tot mai vii și s-au afirmat unii teoreticieni de reală competență. În S.U.A., în special, comandorul H.T. Bartlett și contraamiralul W.A. Moffet (ulterior ucis într-un accident aerian) au susținut cu puternice argumente trecerea ponderii, în războiul naval, de la artileria îmbarcată (navă de linie) la aviația îmbarcată. Dar poate că nici teoriile lor nu s-ar fi afirmat, dacă n-ar fi avut loc puternica

* Eliminat, însă, ulterior, din utilizările militare odată cu confirmarea elicopterului.

intervenție a unui ofițer de aeronautică.

După cum se știe, în primul război mondial S.U.A. au trimis în Europa o componență aeriană foarte eficientă – la standardul de atunci. Acționînd și pe frontul italian, s-au stabilit relații strînse între ofițerii americani și specialiștii italieni, iar de aici a pornit „scînteia” ce a provocat o adevărată revoluție internă în forțele armate ale S.U.A. Un larg grup de ofițeri aviatori, în frunte cu generalul W. Mitchell, adoptaseră vederile italienilor în privința locului și întrebuintării militare a forțelor aeriene. Mitchell nu s-a limitat la adoptarea unor poziții pe plan profesional, ci a devenit un propagandist, cerînd măsuri concrete. Îndeosebi, experimentările cerute de el au dovedit că efectele bombardării aeriene asupra țăintelor navale evidențiau net vulnerabilitatea acestora.

În acea perioadă, însă, cercurile conducătoare ale armatei și încă mai mult conducerea marinei S.U.A., dovedind lipsă de competență și de spirit de răspundere, au reacționat cu tărie împotriva vederilor expuse de Mitchell, mai cu seamă după dovedirea practică a valabilității tezelor sale. Această reacție a fost sporită de orientarea generală politică a S.U.A. din acel timp, izolaționismul, sprijinit de unele grupări din Congres și din afară. Și cum generalul Mitchell făcuse unele declarații care, formal, se puteau considera ca insulte aduse eșaloanelor superioare militare, s-a ajuns la trimiterea lui în fața Curții marțiale, în decembrie 1925, și la condamnarea la 5 ani suspendare, după care a demisionat și s-a retras, murind 1936.

Era evident că, independent de unele atitudini exagerate, Mitchell susținuse o cauză realistă, cu formale ce puteau fi aplicate efectiv într-un viitor conflict. Poziția sa fusese aceea a unui pionier al specialității sale. Și, treptat, atît în Forțele aeriene cît și în marina S.U.A. s-a trecut „discret” la profunde*

* Mitchell a fost reabilitat post-mortem. Una dintre cele mai însemnate baze aeriene din S.U.A. a primit numele „Mitchell Field”, unul dintre cele mai reușite tipuri de avion de bombardament (B-25) a devenit „Mitchell”, iar Congresul S.U.A. i-a decernat o medalie specială cu titlul postum, în anul 1946.

reconsiderări: un întreg program începea a fi elaborat în noua orientare. Marina americană a adoptat concepte și formule noi de folosire a factorului aerian și de dotare. Pe lângă portavionul „Lexington”, existent, începînd cu nava „Saratoga” cinci portavioane moderne, au intrat în serviciu. De asemenea, după anul 1934 și mai ales începînd din 1938 s-a acordat o atenție specială operațiilor amfibii, în care sprijinul aeronaval avea un caracter tot mai larg.

Fenomen cu totul semnificativ, o importanță similară a fost acordată conceptelor și dotării aeronavale nu atît în Anglia, aliata S.U.A. și – pînă atunci – principala putere navală la nivel mondial, ci în Japonia.

*Cu toate că aveau în șantier nave grele de linie, mai mari decît oricare altele din lume, japonezii, orientați către un imperialism asiatic și oceanic ce implica forțe deosebite, au reperat consistența afirmației lui Mitchell că „avionul face ca nava de linie să devină ineficientă” și au trecut la rîndul lor la un program de construcții de nave portavion. De asemenea, dacă pînă în 1930 au achiziționat avioane engleze și franceze, ei au făcut în paralel un mare efort de pregătire tehnică și industrială. Primele avioane militare concepute și construite în Japonia au fost livrate în anul 1931. Iar în septembrie 1931 a avut loc așa-zisul „incident manciurian”, începutul agresiunii japoneze în China de nord-est *. Coincidența este, credem, grăitoare.*

Evoluția acestei agresiuni, pînă în mai 1932, a fost continuă dar nu prea puternică. Ea a primit o întorsătură net ofensivă, și cu obiective lărgite, după puciul „tinerilor ofițeri” – Tokio, mai 1932, cam din aceeași epocă începînd și folosirea metodică a aeronauticii în campaniile expansioniste ale Japoniei.

Din 1937 avioanele de bombardament îndepărtat ale

* Interesante date și aprecieri generale asupra politicii și acțiunilor japoneze în anii premergători celui de-al doilea război mondial, și în perioada de început a acestuia, se pot afla în Prefața semnată de general-maior Eugen Bantea la cartea PEARL HARBOR (de W. Lord), citată anterior.

„marinei imperiale” au început raiduri la peste 2 000 km, pornind din baze așezate în insulele Kyu-Syu și Taiwan, iar din iarna 1938–1939 acțiunile au sporit – devenind posibilă însoțirea bombardierelor de către noile avioane de vânătoare Mitsubishi „Zero”, primele din categorie – în lume – echipate cu rezervoare de combustibil suplimentare, aparate ce au intrat și în dotarea aeronauticii îmbarcate.

Cunoscând că în iulie-august 1938 japonezii au atacat frontiera URSS în zona lacului Hasan iar apoi, în mai 1939, au atacat R.P. Mongolă în zona Halhin-Gol, și că în ambele împrejurări aviația lor nu a putut depăși forțele aeriene sovietice, s-ar putea ca afirmațiile de mai sus să pară inexacte, contradictorii. În fapt, situația era diferită. În timp ce în agresiunea în China de nord-est, pe litoralul chinez și asupra orașelor, japonezii au acționat cu aeronautica navală, la Hasan și la Halhin-Gol a operat aeronautica armatei terestre, cu un potențial calitativ încă inferior.

Aceste motive, cum și concluziile specialiștilor japonezi trimiși în Europa în perioada 1939–1940, au contribuit la reorganizarea aeronauticii, care a durat pînă la intrarea propriu-zisă a Japoniei în conflictul mondial, în decembrie 1941. Și, incontestabil, aeronautica navală japoneză a demonstrat atunci că doctrina sa, urmată de organizarea și dotarea corespunzătoare, ajunseseră la unul dintre cele mai dezvoltate nivele întâlnite în istoria domeniului.

Oricît ar părea de surprinzător, în această „cursă” – unde pentru primele locuri (atît ca doctrină cît și ca dotare) erau în întrecere Statele Unite și Japonia – marina britanică se afla pe o poziție oarecum inferioară, datorită nu atît vreunor racile materiale sau de pregătire a echipajelor, cît îndeosebi conservatorismului forurilor de conducere. Anglia avea, la începutul războiului, șase nave portavion în serviciu și una în șantier, dar avea concepte mult limitate în privința factorului aerian în operațiile navale și amfibii. Nici dotarea sectorului aere naval nu era corespunzătoare. Cu excepția unui nou tip de bombardier în picaj (Blackburn „Skua”) și a unui aparat „toate-misiunile” (Fairey „Fulmar”), dar lent – ambele încă în curs de livrare, englezii foloseau avioane de torpilare biplane din 1930

și nu aveau avioane de vânătoare imbarcate pînă în 1942. În fine, ei concepeau portavionul ca transportor de „aviație de sprijin” a escadrelor de nave de linie și a convoaielor, și – abia în primăvara 1941 – nu un specialist naval, ci primul ministru W.S. Churchill (la origine ofițer terestru !), silit de expansiunea nazistă în oceanul Atlantic, caută reluarea inițiativei și propune crearea unor „grupuri de urmărire”*, fiecare compus din o navă de linie, un portavion și 1-2 petroliere de alimentare, care să lupte împotriva navelor-corsar germane.

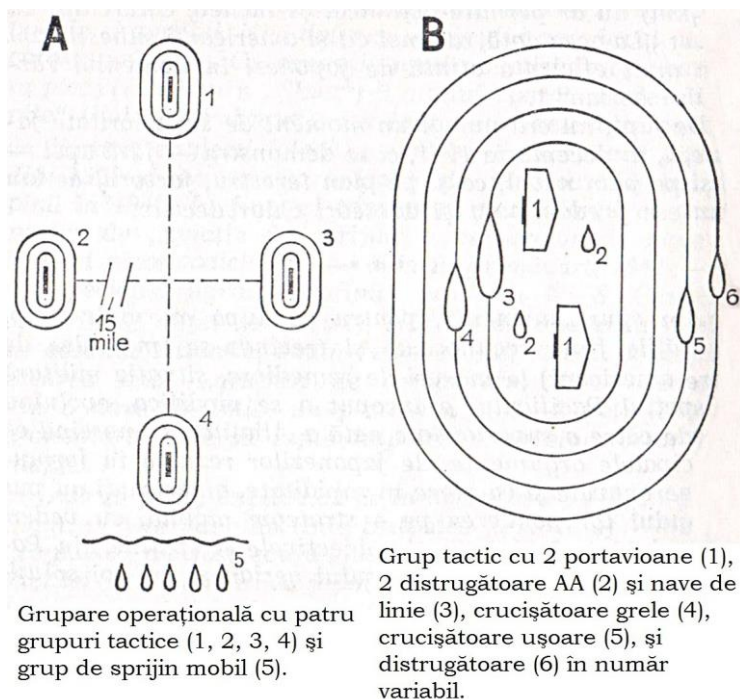
Așa se poate explica de ce în decembrie 1941, în golful Siam, marile nave de linie britanice „Prince of Wales” și „Repulse” au fost scufundate de avioane torpiloare ale Flotei a 22-a a marinei japoneze, reprezentînd – atunci – pentru Anglia „lovitura de început” niponă, paralelă cu cea executată cu trei zile înainte împotriva complexului aeronaual al S.U.A. din Hawaii.

Ne vom referi și de astă dată la părerile lui Sir Winston, pentru că are dreptate; el spune: „Judecînd acțiunile amiralului Phillips din timpul acelor zile nenorocite, trebuie să nu se uite că era convins – și avea serioase temeiuri – că atacul ce intenționa să-l efectueze la Kuantan va avea loc în afara (subl. ns.) razei de acțiune utilă a avioanelor-torpiloare ce așteptau în bazele terestre ale inamicului...”. Într-adevăr, singurul obiect de teamă al amiralului Sir Tom Phillips a fost o intervenție aeriană în sprijinul debarcării nipone pe care el căuta s-o anihileze, dar credea că distanța dintre bazele japoneze și Kuantan (740 km) nu ar permite acțiunea. Și încheie Churchill, cu obidă: „La acea dată, atît noi cît și americanii subestimam prea mult eficiența atinsă de japonezi în domeniul războiului aerian”.

De fapt, nu era numai un moment de superioritate japoneză, în decembrie 1941, ci se demonstra – fără apel – că și pe plan naval, ca și pe plan terestru, factorul aerian ajunsese predominant și adeseori chiar decisiv.

* „Hunting group” Formula era modestă, dar nu mult diferită de cea americană (task force) care, prin eficiența dovedită, a devenit apoi clasică.

Am spus „moment”, pentru că după nu mult timp, realitățile fiind recunoscute și trecându-se (mai ales de către americani) la măsuri de remediere, situația militară în spațiul Pacificului a început a se modifica, evoluind repede către o superioritate netă a Aliaților. Cunoscând că principalele argumente ale japonezilor rezidau în formulele aeronavale și ca atare în rapiditate, americanii au pus la rîndul lor ponderea pe o strategie mobilă, cu vederi just orientate în funcție de obiectivele și spațiile din Pacific, cu predominanța factorului aerian și cu noi soluții organizatorice-operaționale.



Fără a face „tabula rasa” asupra eșaloanelor mai vechi de organizare navală (flotă, escadră, divizie, flotilă), americanii au inovat „task force” – gruparea operațională, concepută în jurul unui nucleu aeronaual, navele portavion. Acesta este, dealtfel, și sîmburele cărții de față, și îmi permit a veni cu unele

amănunte tocmai pentru a face mai lesne de înțelese exprimările și descrierile atât de pregnante ale autorului.

După cum se poate vedea în schema A, o grupare operațională aeronavală, denumită în S.U.A. „Carrier task force” (grupare... cu portavioane) se compune în mod ideal din patru „Carrier task groups” (grupuri tactice cu portavioane). În practică, uneori o „grupare” era abia de tăria unui „grup”, în timp ce alteori cuprindea două, trei și chiar mai multe grupuri; soluția ilustrată nu este rigidă. Grupul tactic (schema B) cuprindea 1–2 nave portavion, 1–2 distrugătoare antiaeriene (avînd întreaga artilerie înlocuită exclusiv prin guri de foc AA și fiind dotate cu aparatură centrală de conducere a tragerii), apoi – în cantități variabile – nave de linie, crucișătoare și distrugătoare (normale).*

În fine, cînd gruparea operațională avea o misiune cu indicații specifice terestre (amfibii sau, mai just, trifibii), i se adăuga o „forță mobilă de sprijin”, în fapt un grup ajutător de nave cu mare potențial de artilerie. Către finele războiului, Pacificul ajunsese a fi integral dominat de numeroasele grupări operaționale aeronavale americane, omniprezente în angajările navale, în operațiile de debarcare și chiar în acțiuni aeriene strategice asupra insulelor metropolitane ale Japoniei.

** * **

După cum este ușor de închipuit, problematica acestei cărți este amplă, complexă și – evident – deosebit de pretențioasă. Pornind din perioada în care puterea aeronavală japoneză, de mult timp pregătită în acel scop, domina aproape întreg oceanul Pacific, Georges Blond urmărește evoluția unor factori esențiali ai războiului din anii 1941–1945 în acea zonă: navele portavion ale S.U.A. După cum însuși spune, dintre cele existente la începerea ostilităților (fără a ține seama de marele număr construit ulterior), „toate s-au scufundat, au ars, au explodat”, cu excepția celei care a supraviețuit pînă la capitularea Japoniei. Urmărind activitățile navei „Entreprise”,

* Grele și/sau ușoare.

Blond ajunge în realitate la o adevărată istorisire a războiului aeronaual din Pacific, în care apar pe rînd – atunci cînd se aflau în „momente maxime” – majoritatea portavioanelor americane. El nu ezită să disece operațiile unicei „ofensive în salturi de purice” (debarcările și cuceririle de insule ocupate de japonezi în Pacific), tocmai pentru a scoate mai just în evidență ponderile, uneori succesive iar altele combinate, ale armelor participante, subliniind totodată duritatea condițiilor și amplul aport de sacrificii. Bineînțeles, rolul aviației îmbarcate, al portavioanelor, este reliefat cu maximă pregnanță.

Lucrarea lui Georges Blond, eminent scriitor naval, se citește aidoma unei bune opere literare, cu toate că este o conștiincioasă descriere istorică. Autorul grăiește adevărul atunci cînd spune că „nimic nu a fost inventat; dealtfel, invenția ar fi în permanență inferioară realității”.

Așa a fost. De la bătălia din marea Coralilor, ce a avut loc în iunie 1942, și pînă la capitularea Japoniei, în septembrie 1945, portavioanele marinei americane au jucat un rol esențial și au adus victoria.

* * *

Am spus, mai sus, că lucrarea este „o conștiincioasă descriere istorică”. Aș fi făcut această afirmație și în lipsa citării lui Georges Blond, deoarece am putut culege cîndva informații și impresii direct de la participanți la operațiile aeronavale povestite.

Semnatarul acestor rînduri a fost Romanian Air Staff Liaison Officer (Ofițer de legătură al Statului major al Aerului român), inițial pentru Forțele aeriene aliate din Mediterana (1944–1945) apoi pe lîngă Reprezentanța militară a S.U.A. din Comisia aliată pentru România (1945–1946). În acele împrejurări am cunoscut pe marinarul – apoi tînar aspirant – George Chiriac, o mîndrețe de ardelean-american, care luptase pe portavionul „Enterprise” pînă în primăvara 1944, și am lucrat timp îndelungat cu locotenent-colonelul – apoi colonel – Robert „Bob” Emmens, din acel mănunchi de aviatori îndrăzneți care, sub comanda colonelului – apoi general – J.

Doolittle, au plecat cu 16 bombardiere B-25 Douglas „Mitchell” de pe portavionul „Hornet”, în cel mai periculos atac aerian ce s-a efectuat cîndva asupra unui obiectiv japonez – Tokio, la 18 aprilie 1942. Am putut corobora astfel cele știute cu cele citite în paginile acestei cărți. Iar concluzia este aceea a unei cinstite, grăitoare relatări asupra participării aeronavale americane în cel mai mare – și sperăm că ultimul – război al omenirii.

aprilie 1976

MATEI I. OROVEANU

Dintre portavioanele americane care au existat la începutul ostilităților, unul singur a supraviețuit pînă la capitularea Japoniei: Enterprise. Toate celelalte au pierit în abisuri de ocean, ori au fost mistuite de flăcări, ori s-au spulberat în explozii. Golurile iscate în urma dispariției lor au fost împlinite, armada americană a devenit tot mai puternică. Fie singur, fie alături de alte portavioane, Enterprise a participat la toate bătăliile cele mari ale războiului din Pacific, în afară de una (bătălia din marea Coralilor). Marinarii și aviatorii săi au trăit cutremurătoarea agresiune de la Pearl Harbor, primele raiduri împotriva Japoniei, cruciala bătălie de la Midway, fără de sfîrșitul purgatoriu de la Guadalcanal, precum și războielile din junglă; ei au participat la ucigătoarele debarcări pe atoli, după cum și la cele de la Iwo Jima și Okinawa, unde luptele de exterminare au atins un grad de violență asemănătoare doar cu cea întîlnită la Stalingrad. Paginile ce urmează prezintă tocmai filmul acestor acțiuni. Ne-am străduit să facem în așa fel încît toate scenele să fie vii, apropiate de înțelegerea cititorului nemarinar. Nimic nu a fost însă născocit – dealtfel, născocirea s-ar afla neconținut mai prejos de realitate – fiecare amănunt este exact. Narațiunea de față se întemeiază pe

documente provenind din arhivele Serviciului istoric al marinei și pe o serie de cărți, publicații sau documente americane care cuprind, în afară de rapoartele oficiale de operații, mărturii a numeroși combatanți, precum și informațiile dobândite în cadrul interogatoriilor luate prizonierilor japonezi.

AUTORUL

Întîmplările surprinse în narațiunea de față s-au petrecut fie pe mare, fie în văzduh, fie pe uscat. De aceea s-a recurs – pentru arătarea distanțelor – la unități de măsură și dimensiuni diferite. Să reamintim, pe scurt, că mila marină echivalează cu 1 852 de metri (a nu se face confuzie cu *mila* engleză (terestră) binecunoscută de către sportivi: 1 609,31 m). O navă care merge cu 25 de noduri parcurge 25 mile pe oră, adică 46,300 km. Yardul este egal cu 0,914 m; piciorul englez, cu 0,304 m; țolul englez este egal cu 0,025 m. Cotul englez (fathom), folosit rar, echivalează cu 1,828 m.

Veți găsi la sfîrșitul volumului hărți detaliate ce corespund capitolelor II, IV, V, VI și VII.

„UIMITOARE TELEGRAME...”

Este atît de vast Oceanul Pacific, încît ar putea cuprinde întreg uscatul globului – toate continentele, toate insulele... Și încă ar mai rămîne loc. I s-a zis și Marele Ocean, Oceanul Austral, Marea sudului. Pacific l-a numit Magellan. În Atlantic, Magellan se simțise prizonier; luni de-a rîndul se izbise de coasta răsăriteană a Americii, precum o viespe de un geam. Dar odată drumul de trecere găsit, descoperise întinderile nezăgăzuite, vremea cea frumoasă, vînturile prielnice. Oceanul Pacific: magia numelui acesta a călătorit prin veacuri. Cînd cineva dorea să se smulgă din nebunia lumii moderne ori din furiile războiului, spunea cam așa: „O insulă în Pacific...” Am cunoscut chiar eu un șef de contencios care, de teama unui nou război, a părăsit în 1925 Franța și Europa. S-a îmbarcat pentru nu știu ce ținut din Polinezia. Cine dintre noi nu și-a făcut asemenea vis ? Dar cîte din insulele acelea nu au fost martirizate de bombe ?! De pe țărmurile cu nisip galben, multă este lumea care a asistat la uluitoarele spectacole oferite de cel de-al doilea război mondial.

În zorii zilei de 7 decembrie 1941, portavionul american *Enterprise*, escortat de trei crucișătoare grele și de două distrugătoare, se găsea în Oceanul Pacific, la aproximativ două sute de mile vest de insulele Hawaii. Formația se îndrepta spre Pearl Harbor, cu o viteză de douăzeci și cinci de noduri; timpul era blînd-noros, dinspre nord bătea o briză molatică, iar marea încerca parcă să se mînie. Mulți dintre cei aflați la bordul navelor se arătau mohorîți.

Enterprise se întorcea dintr-o misiune specială îndeplinită în insula Wake, situată la două mii de mile (3 700 kilometri) vest de Pearl Harbor. Portavionul debarcase acolo

douăsprezece avioane de vânătoare, pentru garnizoana din insulă. Apoi, la 2 decembrie, odată cu revărsatul zorilor, a făcut cale întoarsă și a pus prova către arhipelagul hawaiian. Firesc ar fi fost să intre în Pearl Harbor odată cu dimineața zilei de 6. Dar vremea urâtă l-a silit să întârzie. Cam pe la meridianul 180°, marea s-a burzului; o neașteptată pătrundere de apă s-a ivit la bordul distrugătorului aflat în capul formației; înaintarea a trebuit încetinită. *Enterprise* avea să sosească la Pearl Harbor abia în ziua de 7, către sfârșitul dimineții. Iată însă că ziua aceea de 7 decembrie era o duminică. Iar oamenii se arătau dezamăgiți că nu putuseră ieși la uscat simbătă seara; s-ar fi dus și ei să bea un păhărel, să danseze prin localurile de plăcere din Honolulu.

Începînd de la 28 noiembrie, „Ordinul de zi nr. 1” se găsea afișat în toate cazărmlile echipajului de la bordul portavionului *Enterprise*. Iată esențialul documentului semnat de căpitanul de rangul I G.D. Murray, comandantul navei, și apostilat de viceamiralul W.F. Halsey, care comanda gruparea operațională (task-force) ¹ al cărei centru era portavionul amintit: „*Enterprise* navighează de-aici înainte pe picior de război. Zi și noapte, clipă de clipă, trebuie să fim pregătiți pentru o grabnică trecere la acțiune. Submarine de ale vrăjmașului se și află, poate, prin vecinătate. Datorită acestei împrejurări, vigilența și iscusința fiecărui om la postul său de luptă capătă o anume importanță, de care vor trebui să se pătrundă toți ofițerii și marinarii. Comandantul este încredințat că fiecare om va ști să se arate la înălțime, în orice situație s-ar afla. Potrivit tradiției din marina noastră, fiecare trebuie să-și păstreze, în clipa supremei încercări,

¹ În timpul celui de-al doilea război mondial, atât marina S.U.A., cât și cea britanică au adoptat o formulă de organizare operațională foarte flexibilă, denumită „task-force”, forță destinată unei misiuni. Cu alte cuvinte, fără a se altera sistemul de mari unități navale (divizie, escadră, flotă), se creau mari unități de tăria corespunzătoare (±) îndeplinirii unei anumite misiuni, după care ele puteau fi păstrate sau modificate potrivit nevoilor. O „task-force”, pe care noi am putea să o denumim *grupare operațională*, număra oricâte nave – mari și mici – era nevoie, și uneori se și împărțea în subdiviziuni „task-group” – grupuri tactice.

calmul, singele rece, trebuie să știe să se bată. Fie ca nervii să ne rămână zdraveni, iar inimile neînfricate”. Exteriorul navei a fost revopsit într-un cenușiu închis. Înăuntru, linoleumul de pe punți a fost dat la o parte, vopseaua de pe pereții despărțitori, răzuită. Au dispărut toate amenajările din lemn ori material inflamabil. Sabordurile au fost sudate; noaptea, *block-out*¹ deplin. Corpul navei a fost demagnetizat, iar conductele din fontă înlocuite cu altele, din metal forjat, mai puțin friabile. De șase luni echipajul se vedea supus unor continue antrenamente de veghe, de trageri, ori de luptă împotriva diferitelor avarii. La 28 noiembrie, după afișarea „Ordinului de zi nr. 1”, amiralul Halsey a făcut cunoscut „Ordinul de operații nr. 1”, ordonând aviatorilor de bord să „bombardeze, să torpileze sau să mitralieze orice vas în stare să primejduiască unitatea aflată în misiune”. Bombele au fost amorsate și acroșate la bordul bombardierelor în picaj, torpilele și-au primit focurile. Toate piesele de artilerie de la bord au fost aprovizionate, iar oamenii au rămas la posturile de veghe, cu schimbul, pe tot timpul misiunii de la Wake.

Toate astea miroseau tare a război. Totuși, el nu fusese încă declarat. Odată cu „Ordinul de zi nr. 1”, marinarii de pe *Enterprise* au putut asculta buletinul radio ce relatea călătoria ambadorului plenipotențiar japonez Saburo Kurusu la Washington, călătorie salutăată prin câteva încurajatoare comentarii de presă. „Bărbații de pe „Marele E” (poreclă dată în flotă portavionului *Enterprise*) urmăreau cu interes, ca toată lumea de altfel, misiunea lui Kurusu. Să fi fost sincer demersul său? Nu aveau de unde ști. Dar îi urau succes”, scria corespondentul de război Eugene Burns. Un fapt este cert, în ce privește zorii zilei de 7 decembrie: războiul nu fusese încă declarat. Poate că avea să izbucnească peste puțin, dar deocamdată nu exista. Încordarea diplomatică creștea; și unde mai pui că dura de șase luni. În ciuda „Ordinului de zi nr. 1” avea să se mai poată face loc, neîndoios că avea să se mai poată, cîtorva clipe de fericire. Pentru fiecare marinar de pe *Enterprise* obiectivul nu era,

¹ Camuflarea luminilor.

deocamdată, cutare navă japoneză, ci cutare cinematograf ori dancing din Honolulu. Honolulu (10 km de Pearl Harbor – autobuze, taxiuri) este un oraș balnear la fel de prestigios pentru americani ca toate celelalte orașe din Florida; un rai tropical și modern, umbrit de cocotieri, de pendamus și hibiscus, populat cu fete atrăgătoare. Dintre ofițerii aflați la bord, câțiva plănuiseră să-și petreacă weekend-ul cu soțiile, pe care le chemaseră din Statele Unite și le instalaseră la țară în cochete bungalow-uri. Blestemata aceea de furtună năruise sau, cel puțin, zădărniciise asemenea nădejdi. Aproape toată lumea era posomorită.

Ora șase. *Enterprise* a girat cu toată viteza spre stînga, pentru a veni cu prova în vînt și a-și lansa avioanele. O escadrilă de recunoaștere a decolat; urma să preceadă nava. Piloții au primit ordin să nu coboare după aceea pe portavion, ci să aterizeze pe aerodromul de la Ford Island, aflat chiar în zona portului. Tovarășilor rămași la bord le-au făgăduit că vor telefona soțiilor și prietenelor, de cum vor fi sosit, pentru a le vesti întoarcerea *Enterprise*-ului. O zi nouă se năștea.

În cuvîntul introductiv al fasciculei ce conținea raportul adresat la începutul anului 1944 Ministerului Marinei, de către amiralul King, comandantul șef al marinei militare a Statelor Unite, putem citi următoarele: „Evenimentele ce s-au înlănțuit și desfășurat în Pacific au putut fi cu greu urmărite. Acest război s-a dovedit a fi de un fel nou și ciudat. Distanța uriașă, precum și unele nume greu de pronunțat, au făcut și mai anevoioasă descifrarea uimitoarelor telegrame ce soseau zilnic”.

Obiectul narațiunii de față este, în mare parte, povestea portavionului american *Enterprise* în războiul din Pacific. Autorul știe că cititorul, necunoscător în ale marinei, se va izbi la început de mari dificultăți în reprezentarea clară a celor întîmplate. De aceea, el se va strădui să dea viață scenelor, să le apropie, să le clarifice înțelesul. Dar declară că nu se crede în stare să facă astfel încît totul să fie accesibil de la bun început. Călătorul care se îmbarcă pentru prima

oară la bordul unei nave se simte într-adevăr descumpănit; mai mult încă, dacă nava respectivă este un portavion – în același timp, navă de război, uzină, oraș, aerodrom, lume „nouă și ciudată”. Peste o vreme ne vom simți în largul nostru. Pînă una, alta, nici vorbă de îmbarcare. Să ne mulțumim a privi portavionul de la oarecare distanță, precum aviatorii care abia și-au luat zborul.

Oricui i-a fost dat să aibă în față, o dată măcar, fotografia unui portavion. Văzut mai de sus, el apare ca o scîndură (245 metri lungime, 25 lățime), complet liberă; coșurile, punțile, pasarelele și, într-un fel, toate organele exterioare de observație și de comandă se află întrunite într-o suprastructură unică. Mai înalt, pe suprafața apei, decît un cuirasat, portavionul își datorează tocmai disimetriei sale ciudatele înfățișări pe care le capătă în timp ce navighează, înfățișări ce depind de unghiul din care îl privim. Cine îl vede pentru prima oară de pe puntea unui alt vas, dar îl vede pe trei sferturi, de pildă, se întreabă ce monstru poate fi acela – scurt, cu coș disproportionat. Dar deîndată ce portavionul se apropie și îl recunoști – prelungă insulă spintecînd marea cu peste treizeci de mile pe oră – îți apare majestuos și falnic între toate celelalte unelte războinice. Asemenea unui monarh, el nu se deplasează niciodată singur. Înconjurat la respectuoasă distanță de o escortă – americanii spun de un *ecran* – de distrugătoare și crucișătoare, uneori însoțit chiar de o navă de linie, împresurat, de cum se face ziuă, de o protecție aeriană apropiată și îndepărtată, el trece în torsul neîntrerupt al celor o sută patruzeci de mii de cai ai săi, răsîndind pe întinsul mării miros de păcură. Astfel înainta *Enterprise*. Deîndată ce avioanele sale de recunoaștere și-au luat zborul, „marele E” s-a îndreptat spre est, cu escorta urmîndu-l îndeaproape. La una dintre fungile sale se vedea fluturînd un semnal din codul aparținînd vremilor de pace: „Manevre aeriene în curs”.

Cînd veghea radio a *Enterprise*-ului a interceptat următorul mesaj: „Nu trageți ! Aici, avioane americane !” s-a născut simțămîntul că se petrecea un lucru neobișnuit. În ciuda deznădejdiei ce se simțea în glasul acela, operatorii l-au

recunoscut totuși ca fiind al unuia dintre piloții de bord, al aspirantului Manuel Gonzales.

În afară de situațiile în care se dă consemnul de interdicție radio, în văzduh aparatele țin legătura prin fonie pe unde scurte: 1) cu portavionul lor; 2) între ele; 3) în clipa apropierei de un aerodrom – cu instalațiile de la sol. Despre aceste legături vom mai avea prilejul să amintim. Mesajul interceptat de către veghea de pe *Enterprise* se adresa, în chip vădit, aerodromului de la Pearl Harbor. Preț de aproape un minut, nu a mai urmat nici un alt mesaj. Dealtfel numele aspirantului Manuel Gonzales nu avea să mai fie niciodată pomenit. După aceea, operatorii primiră un al doilea mesaj, adresat de data aceasta portavioanelor: „Avioane inamice atacă Pearl Harbor. Sînt, se pare, japonezi”. Mesajul era transmis de către locotenentul Earl Gallagher, comandantul secund al celei de a șasea escadrile de recunoaștere. Aproape imediat după aceea sosi și radiograma de la comandantul suprem al flotei din Pacific: „Raid de avioane deasupra Pearl Harbor-ului. Nu-i vorba de un exercițiu”.

Peste cîteva minute echipajul era informat că ostilitățile începuseră, astfel că fu ridicat la catarg pavilionul de război. Oamenii aflați la bordul portavionului continuau să se arate peste măsură de uimiți. „Scîrbavnică treabă !” și nu mai găseau altceva de zis decît: „O, netrebnicii !” În clipa în care marinarii repetau cuvintele acestea, cinci dintre cele optsprezece bombardiere în picaj, ce-și luaseră zborul de pe *Enterprise*, căzuseră doborîte. Cele opt cuirasate americane ancorate la Pearl Harbor fuseseră scoase din luptă, fără să mai punem la socoteală și alte nave. Instalațiile de la sol și aerodroamele se mistuiau în flăcări...

Însingurat în plin Pacific, la peste două mii de mile de San Francisco, arhipelagul hawaian este alcătuit din trei insule: Kauai la nord-est, Maui la sud-est, Oahu (unde se află Pearl Harbor și Honolulu) la centru. Avioanele de pe *Enterprise*, care zburau în formație largă, zăriră de departe cele trei insule verzi și galbene răsfirate pe marea albastră. Cerul, albastru și el, era punctat de cumuluși albi, dintre

care cîțiva se aninaseră de munții arhipelagului. Vizibilitatea era bună.

Alți nori, negri, ce păreau să se înalțe de la pămînt, atraseră atenția avioanelor. Fără îndoială, vâlături de fum, iar pe toată suprafața insulei Oahu, salbe de ghemotoace negre; explozii, desigur. Totuși, unii piloți se mai chinuiră cîteva secunde să se întrebe dacă nu cumva era vorba de vreun exercițiu al antiaerienei. În chiar clipa aceea formația fu străbătută de monoplane ce aveau culoarea muștarului și discuri portocalii pe aripi; țîșneau din toate părțile și trăgeau neîntrerupt.

Căpitanul de rangul 2 Young, șeful escadrilei, era cap de formație și avea la bord pe căpitanul de rangul 2 Nichols, de la statul major al amiralului Halsey. Plecat cu avionul spre a pregăti întoarcerea comandantului său, Nichols se așezase pe scaunul din spate, pe locul mitraliorului. De cum recunosc avionul japonez, încercă să aducă mitraliera în poziție de tragere, dar nu izbuti. Între timp, monoplanele muștarii – din tipul poreclit și *Zero* – se învîrtejeau ca țințarii în jurul aparatului, trăgînd neostoit. Ofițerul de stat major se chinuia întruna cu mitraliera. Apoi văzu că aparatul se afla deasupra pămîntului care „urca” vertiginos. Motorul dădea rateuri. Comandantul Young execută o aterizare forțată pe un cîmp. Și el, și călătorul său scăpaseră teferi.

Locotenentul Earl Gallagher îi întîlnise cel dintîi pe japonezi. Deîndată ce trimise navei *Enterprise* mesajul său, știind că vînătorii inamici erau mult mai iuți decît el, pierdu cît mai repede cu putință din înălțime și zbură foarte jos, la rasul valurilor. Văzu trecîndu-i pe deasupra capului avioanelor torpiloare japoneze, pornite spre nord-vest, care nu mai aveau torpila sub pîntece. Se hotărî să-și facă plinul de benzină și să plece în căutarea portavionului sau a portavioanelor japoneze, spre a le semnala *Enterprise*-ului. Spintecînd valurile de fum, ajunse deasupra terenului de pe insula Ford. Antiaeriana trăgea asupra oricui se găsea în văzduh. Cînd se află la doar cîteva zeci de metri de sol, Gallagher înțelese că, în sfîrșit, încetaseră să mai tragă în el și putu să aterizeze. Aerodromul se dezvăluia trist, răvășit.

Hangarele și rezervoarele ardeau, cele mai multe aparate se aflau distruse la sol, fumegînde sau în flăcări. Un viarmăt de oameni; unii alergau, alții mergeau foarte încet. Cîțiva se așezaseră în avioanele pe jumătate distruse și trăgeau cu mitraliera din spate. Mai erau unii care scosese mitralierele acestea din avioane și se munceau să le instaleze în afete improvizate. Dintr-o masă de fum negru se vedeau ieșind oameni cu brancarde. Gallagher explică celor ce făcuseră roată în jurul lui că voise să-și face plinul de benzină. Unii îl priveau fără să-i dea vreun răspuns, dar alții îl anunțară că vor aduce un cărucior și combustibil. Au plecat și au lipsit multă vreme. Pretutindeni, dezordine. Și, neîncetat, vuiet de explozii formidabile; cînd și cînd solul aerodromului se cutremura.

În sfîrșit Gallagher putu să plece. Avea să străbată 280 de kilometri fără să găsească ceva. Escadra japoneză se retrăsese în mare viteză, părăsindu-și avioanele rămase în urmă. Un petrolier aflat în dimineața aceea cam la nordul arhipelagului a văzut mai multe dintre ele afundîndu-se, unele după altele, în apa mării, cu rezervoarele golite.

Aspirantul Edward T. Deacon fu atacat de vînătorii japonezi cu mult înainte de a fi ajuns la Oahu. Deasupra avionului și jur împrejur, necuprinsa boltă azurie; în față, pata de culoare deschisă a insulei de pe care se înălțau coloane de fum. Deacon desluși în față profilul unui monoplan cu aripi foarte joase, din care țîșneau gloanțe trasoare. Acestea păreau că vin domol, și anevoie le puteai asocia mișcarea cu țacănitul rapid al mitralierelor. Monoplanul trecu pieziș, de parcă ar fi derapat cu toată viteza, în timp ce Deacon își acționa instinctiv mitralierele. Auzea că mitraliorul din coada avionului trăgea și se pomeni la dreapta sa cu un alt Zero, apoi cu încă unul în față. Deacon susținea lupta, evoluînd cu cea mai mare viteză posibilă, fără a pierde din înălțime, dar tare i se mai părea că, prin asemuire cu acrobații aceia japonezi, avionul său nu-i decît un biet melc. Deodată băgă de seamă că munițiile i se terminaseră. Mitraliorul din spatele său continuă să mai tragă o vreme, apoi rămase și el fără muniții. Pe deasupra, îi

spuse lui Deacon că era rănit la braț. Din fericire, nu mai existau vânători japonezi în jurul avionului. Deacon hotărî să aterizeze pe aerodromul cel mai apropiat, astfel că puse capul pe aerodromul Hickam Field, la sud-est de Pearl Harbor. Deslușea limpede panglicile albicioase ale pistelor și clădirile fumegînde. Avionul fu înconjurat apoi de alte Zero-uri, iar Deacon simți în pulpă ca o izbitură de picior destul de puternică. Aproape în aceeași clipă motorul fu lovit și el, începînd să dea rateuri. Marea se apropia tot mai mult. Deacon stăpînea încă avionul care ateriză destul de brutal pe apă, dar fără să se frîngă. Imediat, Deacon își mișcă piciorul rănit: rana era ușoară. Avionul plutea liniștit pe oglinda mării. Deacon se ridică de la locul său și se îndreptă spre mitralior. Era grav rănit la braț, sîngele i se prelingea pe veșminte și pe scaun. Deacon se întoarse la locul său, smulse un cablu de radio, să-l transforme în garou. La cîteva sute de metri, albastrele valuri se spărgeau voioase de țarm. Dar vuietul mării nu se mai auzea, din pricina uruitului acela asurzitor care umplea cerul. Un nou atac japonez se declanșase, o spunea zgomotul exploziilor; alte conuri de fum negru își croiau drum spre cerul azuriu, conuri cu care vîntul se juca, răsucindu-le. În sfîrșit garoul își aflase locul, strîngînd vîrtos brațul mitraliorului; sîngele își conținea șiroirea. Deacon scoase atunci din avion pluta pneumatică și o umflă cu ajutorul tuburilor chimice. Din fericire, avioanele japoneze nu luau în seamă avionul lăsat pe mare. Odată ce pluta fu pregătită, Deacon îl ajută pe mitralior să iasă din scaun și îl așază alături de el, pe plută. Apoi, cu pagaia, începu să vîslească spre țarm. Vîntul se arăta potrivnic, însă valurile împingeau pluta. Deacon o îndreptă spre debarcaderul de la aerodromul Hickam Field. Oamenii de pe aerodrom zăriră pluta de un galben aprins jucînd pe apă și se năpustiră spre extremitatea debarcaderului. Îl ajutară pe mitralior să coboare și îl luară cu ei, sprijinindu-l. Deacon nu pomeni nimic despre rana care, dealtfel, nici nu-l necăjea prea tare. Dar tot pășind pe chei, spuse oamenilor că ar dori să capete alt avion. Cu toții înălțară din umeri: nu mai exista la aerodromul Hickam nici un avion în stare să-și ia zborul,

nici măcar să ruleze. Deacon spuse atunci că ar trebui cerut un avion ofițerului de serviciu de la aerodromul de pe insula Ford. O luă pe drumul ce ducea într-acolo; ruinele aerodromului scui-pau flăcări pînă la o înălțime de necrezut.

Locotenentul Clarence Dickinson se afla aproape deasupra insulei Oahu, cînd avioanele Zero îl atacară. Se gîndi să plonjeze spre sol, dar chiar deasupra lui cerul se acoperise de norișorii rotunzi ai exploziilor antiaeriene de pe insulă, astfel că, vreme de o clipă, care i se păru tare lungă, Dickinson rămase blocat între barajul aerian și tirul avioanelor japoneze care nu-i dădeau pace. În timp ce căuta o spărtură prin care să poată străbate barajul, mitraliorul său din spate, William Miller, se străduia să-i țină la distanță pe japonezi, trăgînd fără încetare. Și iată că Miller îl vesti că era rănit, dar că mai putea să tragă. Într-adevăr, făcu lucrul acesta cîtăva vreme. „Muniția terminată”, spuse el, cînd mitraliera îi amuți. Zero-urile se apropiau. Dickinson auzea proiectilele lovindu-i avionul. Acesta încetă să mai răspundă la comenzi. Preț de o clipă se păstră în echilibru, pierzînd din altitudine; dar la mai puțin de 400 de metri el intră în vrilă. În asemenea împrejurare, pămîntul se ridică în fața pilotului ca un zid și începe să se rotească. Dickinson îi strigă lui Miller să sară, în timp ce el însuși se smulgea din scaun. Avionul se rostogolea. Dickinson sări; simți în față presiunea aerului. Parașuta se deschise. Deasupra, avionul cobora într-o neînfrînată rotire. Miller nu putuse sări. Avionul se strivi de pămînt și luă foc. Pe Dickinson vîntul îl ducea departe, spre nord-vest de Pearl Harbor. În timp ce cobora, i se perindau pe dinaintea ochilor uriașii vâlătuci de fum dens care păreau să acopere acum portul în întregime. Deodată nu mai desluși nimic: el însuși se afla în inima unui nor de fum negru, care se înălța din altă parte. Ieși din nor și își dădu seama că avea să aterizeze foarte aproape de aerodromul Ewa. De cum atinse solul, se descotorosi de parașută și dădu fuga spre ostașii din trupele de marină care-i veneau în întîmpinare. Ei îi povestiră că Ewa fusese bombardat și că nu mai existau avioane disponibile. Dickinson porni atunci spre drumul ce înainta paralel cu aerodromul. O mașină se îndrepta spre

Pearl Harbor. O opri și urcă. Așa cum făcuse și Deacon, se duse să se prezinte ofițerului de serviciu al aerodromului din insula Ford; fu trimis pe dată în misiune de recunoaștere la nord de Oahu.

„Armata și marina americană au fost surprinse dormind adânc în același pat”, scria senatorul Connally a doua zi după cele întâmplate la Pearl Harbor. Acum istoria Pearl Harbor-ului este cunoscută. Atît cît poate fi cunoscută istoria unui eveniment militar în care s-a aflat angajată responsabilitatea a numeroase persoane, dintre care și a cîtorva șefi mari. Imediat după dezastru, ministrul marinei, Knox, a sosit cu avionul. La cîteva zile după aceea Franklin D. Roosevelt ¹ a numit o comisie de anchetă, care a început să lucreze la 18 decembrie. Anchetatorii au ascultat 127 depoziții și au examinat o uluitoare cantitate de documente. Ansamblul textelor astfel adunate umple 5 000 de pagini dactilografiate. Alte anchete au fost deschise începînd cu anul 1944. O carte întrucîtva completă și limpezitoare asupra Pearl Harbor-ului ar fi la fel de mare ca aceasta, deși un istoric maritim, amiralul de Belot, a izbutit să clarifice bine, în doar 110 pagini, desfășurarea evenimentelor. Nu avem în intenție să scriem o carte definitivă despre Pearl Harbor, nici măcar să povestim în întregime atacul ce a avut loc acolo. Scopul prezentei istorisiri este, în esență, acțiunea portavionului *Enterprise*. Din desfășurarea atacului japonez asupra localității Pearl Harbor ne vom mulțumi cu relatarea cîtorva fapte care pot servi, fie spre a situa acțiunea aviatorilor și a marinarilor de pe *Enterprise*, fie spre a ne forma o idee asupra celor văzute, auzite și învățate de ei în ziua aceea și în cele următoare, ca atare asupra simțămintelor pe care le-au încercat.

În ziua de 7 decembrie, la 4 dimineăta, pe cînd nu se luminase încă de ziuă, comandantul navei dragor de mine *Condor* zări pe mare, la aproximativ 1 000 metri sud de

¹ Președinte al Statelor Unite (1882–1945).

îngusta intrare a golfului Pearl Harbor, o siluetă ciudată: părea a unui submarin, dar a unuiuia peste măsura de mic. Silueta aceasta își croia drum de-a dreptul spre nord, către intrare. Ofițerul o zări dar, în clipa imediat următoare, ea se făcu nevăzută. Încredințat, totuși, că nu visase, luă legături prin semnale în cod cu distrugătorul *Ward* care patrula prin apropiere, și îi relată cele observate. (Un semnalizator cu eclipsă este – treabă ușor de ghicit – un proiector foarte mic, slab, orientabil și care poate fi ascuns; cu el se semnalizează în codul „Scott”, prin linii și puncte). Ofițerul de cart de pe *Ward* își trezi îndată comandantul, care dormea îmbrăcat în cabina de cart din apropierea pasarelei. Comandantul acesta era un ofițer peste măsură de dinamic; îndeplinea pentru prima oară această funcție și ținea să se comporte exemplar. De îndată ce află mesajul, își îndreptă nava cu toată viteza spre locul indicat chemînd totodată întregul echipaj la posturile de luptă. Fața mării părea pustie. Nici un zgomot suspect nu putu fi surprins de către aparatele de ascultare ale distrugătorului. *Ward* lansă cîteva grenade, apoi, vreme de două ore, patrulă prin locurile acelea în tovărășia lui *Condor*, dar nu găsi nimic.

O plasă de protecție (antitorpile, antisubmarină) se afla întinsă de multă vreme de-a curmezișul șenalului coralian de la Pearl Harbor. În timp de război sau de periclitare a păcii, asemenea plasă este întinsă noaptea, la intrarea în aproape toate porturile militare. Era prevăzută cu o „poartă”, care fusese deschisă cu puțin timp înainte, spre a permite navei *Condor* să treacă; apoi ea fusese lăsată așa cum, de altfel, se procedează în mai toate porturile militare – întrucît alte vase mici, destinate serviciilor portului, aveau să iasă ori să intre în scurtă vreme. Manevrarea porții plasei se dovedește, în general, plicticoasă, iar ofițerul de serviciu din sectorul de apărare a portului se cam codește să-și pună oamenii de la micul remorcher de manevră la o muncă neîntreruptă.

La 6,40 *Ward*, care își contenise căutările, primi un nou mesaj cu eclipsa, pornit de data aceasta de la cargoul *Antares*, a cărui menire era să adune țintele și care se îndrepta spre intrare, remorcînd un panou mare, plutitor, cu

care navele de război făceau instrucția de tragere. *Antares* semnala că „se crede urmărit”. Comandantul *Ward*-ului aflat încă pe punte, își duse binoclul la ochi și observă între *Antares* și panoul remorcat un obiect ce semăna cu turnul unui „submarin de buzunar”. Chemîndu-și din nou oamenii la posturile de luptă, își năpusti distrugătorul în direcția obiectului și deschise focul. Presupusa suprastructură fu atinsă la o sută de metri de o lovitură directă și dispăru. *Ward* începu să descrie cercuri pe locul acela, lansînd grenade. Un avion care se întorcea la Oahu și care fusese atras de flăcările canonadei apăru și el slobozind două bombe. Apoi se îndreptă spre baza sa, unde pilotul raportă ofițerului de serviciu incidentul.

După ce „semnă” cu sîrg cîteva grenade, *Ward* semnală postului de observație de la Pearl Harbor: „Am atacat un submarin în zona de apărare”. Peste cîteva minute, de teamă că nu a fost înțeles destul de limpede, semnală din nou postului, întărind: „Am atacat cu tunul și cu grenada un submarin ce opera în zona de apărare”. Ceru confirmarea primirii mesajului și repetarea acestuia. Apoi își continuă patrularea. El, cel puțin, își făcuse datoria.

Pearl Harbor poseda pe vremea aceea o instalație radar (cuvînt alcătuit din inițialele expresiei *radio detection and ranging*: detectare și măsurare a distanței prin radio. Vom mai avea prilejul să vorbim despre radar). Instalația aceasta era încă incompletă. Operatorii în stare să o facă să funcționeze erau tare puțini la număr, astfel că ea era folosită mai degrabă pentru instrucția personalului decît pentru detectări efective. Totuși, instrucția avea loc dimineața între orele 4 și 7, căci dintotdeauna militarii au socotit zorile drept cel mai potrivit moment pentru atac. Rutina aceasta veche își mai spunea întrucîtva cuvîntul. În ziua aceea de 7 decembrie ședința de instrucție avu loc între 4 și 7, ca de obicei. La orele 7 fix, ofițerii și soldații care participaseră la ea părăsiră instalația. În afară de trei oameni, cărora istoria le-a păstrat numele: doi soldați de rînd și un ofițer. Soldații, Lockard și Elliot, se antrenau să pună în funcțiune un radar de veghe îndepărtată împotriva

avioanelor, situat la Opana, în partea nordică a insulei Oahu. Mașinăria îi pasiona. Fiindcă pasionant este să descoperi și să urmărești pe un ecran luminos pete ce reprezintă obiecte pe care distanța ori întunericul le ascund vederii omului. Ostașilor Lockard și Elliot ședința de instrucție li se părea întotdeauna mult prea scurtă. La 7 decembrie, orele 7, ei au hotărât să o continue. La 7 și 2 minute au văzut apărînd pe ecran un număr impresionant de pete. Bine rînduite, grupate în formații regulate, petele înaintau spre centrul ecranului panoramic – spre Oahu. Veneau dinspre nord. Lockard și Elliot măsurară distanța: 132 de mile; așadar, mai puțin de 250 kilometri. Nicicînd nu mai fusese văzut în împrejurimile Pearl Harbor-ului un număr de avioane atît de impresionant. Cei doi soldați se priviră. Și din non se aplecară asupra ecranului. Petele nu dispăruseră; continuau să se tîrască. Lockard și Elliot luară hotărîrea să telefoneze la centrul de informare al rețelei radar. Poate că mai zăbovea cineva pe acolo. Într-adevăr, rămăsese un locotenent de aviație. El este cel de-al treilea personaj. Și el urmărise radarul. Întîrziase o clipă la centrul rețelei radar și tocmai se pregătea să plece, cînd primi telefonul de la Opana. Dar omul acesta era un sceptic. Războiul nu fusese declarat. Aparatele radar de pe insula Oahu nu erau prea bine puse la punct, iar personalul încă lipsi de experiență. Admițînd chiar că ar fi existat, într-adevăr, pete vizibile pe ecranul panoramic de la Opana, ele puteau însemna foarte bine grupul de avioane americane ce urmau să vină din California în dimineața aceea. Era limpede că numai despre așa ceva putea fi vorba. Locotenentul nu se miră că formația semnalată nu se găsea în direcția voită. Dealtfel, avioanele putuseră fi deviate din drumul lor. Rețeaua radar din insula Oahu nu avea pe atunci un post I.F.F. (Interrogation Friend or Foe), care să permită determinarea neîndoielnică a faptului că era vorba de avioane inamice. Ce mai încolo și încoace, locotenentul nu dădu curs raportului Lockard-Elliot. El spuse celor doi soldați că, fără doar și poate, era vorba de avioanele acelea americane, în ideea că într-adevăr ar fi văzut ceva pe ecran, lucru de care se îndoia mult. Puse receptorul în furcă. Apoi închise stația și

plecă. La Opana, cei doi soldați, descumpăniți, tulburați rămaseră aplecați asupra ecranelor, privind într-una la petele acelea la fel de bine grupate, care continuau să se apropie de centru. La 7,55, aerodromurile din insula Oahu se aflau sub potopul bombelor japoneze.

Submarinele zărite între orele 4 și 6,40 erau „submarine de buzunar”, manevrate de cîte doi oameni. Fuseseră transportate pînă la mai puțin de 100 mile de Oahu de către niște submarine mari, special amenajate. Ele n-au torpilat nave americane în interiorul portului, așa cum s-a afirmat în primele istorisiri despre Pearl Harbor. Misiunea lor era numai de informare. Atît cît se poate conchide din documentele nu prea exacte nici astăzi, se pare că două din mașinăriile acelea au reușit să pătrundă în port. Prima (probabil aceea zărită de *Condor*), după ce trecu de poarta plasei, ocoli insula Ford, situată în mijlocul portului; de-a lungul insulei acesteia se aflau la ancoră cuirasatele. Comandantul notă pe o hartă navele reperate în semiîntuneric, prin periscop. Izbuti apoi să treacă iarăși prin poarta plasei antisubmarine, fără să fie văzut, și se pare că atunci a transmis prin radio escadrei japoneze informațiile astfel culese. Informațiile acestea cuprindeau numeroase erori; totuși, ele confirmau amiralului japonez faptul că navele de linie americane se aflau într-adevăr la Pearl Harbor, așa cum o știa și de la spionii săi. (În insulele Hawaii locuiau 160.000 japonezi, deci o treime din populația totală. Consulul japonez la Honolulu folosea telegraful comercial pentru a-și informa guvernul asupra mișcărilor flotei). Submarinul acesta explorator a fost apoi bombardat de un avion și a eșuat pe malul răsăritean al insulei. Comandantul său, un aspirant pe nume Sakamaki, a fost făcut prizonier. Asupra lui a fost găsită harta pe care își notase, sau crezuse că-și notează, locul unde staționau navele americane.

În urma unei manevre greșite, s-a aflat în imposibilitatea de a se menține în imersiune. Un al doilea submarin de buzunar răsări în port la 8,35, chiar în fața navei de sprijin material pentru avioane *Curtiss*. Bombardat pe loc de mai multe nave și lovit cu prova de distrugătorul *Monaghan*, el se

scufundă. Mai apoi a fost pescuit și trimis în Statele Unite, unde a servit drept punct de atracție în timpul manifestațiilor organizate pe vremea aceea în beneficiul marinarilor. Nici o altă navă din lume n-a mai fost contemplată de atîția americani.

În operația Pearl Harbor, japonezii au folosit cinci astfel de submarine de buzunar. Și toate au pierit.

„Atacul a fost, în esența lui, o acțiune aeriană, deși au luat parte la el cîteva submarine a 45 de tone”, consemnează amiralul King. 361 de avioane și-au luat zborul de pe portavioanele japoneze pentru a ataca Pearl Harbor. Ele s-au prezentat în trei valuri. Istoricii acțiunii de la Pearl Harbor se arată a fi întrucîtva de aceeași părere în ceea ce privește următoarea împărțire a desfășurării atacului aerian. Prima acțiune a fost executată între orele 7,55 și 8,25 de către avioane torpiloare, bombardiere în picaj și bombardiere în zbor orizontal la înălțime. Între 8,25 și 8,40 „s-a produs o acalmie relativă, tulburată doar de atacurile cîtorva avioane răzlețe”. Acțiunea celui de-al doilea val „a constat într-un bombardament orizontal la mare înălțime și a început la 8,40; el a ținut pînă la 9,15. A fost urmat pe dată de un al treilea atac, executat de bombardiere în picaj ce se afundau în fumul incendiilor. El a luat sfîrșit la 9,45. Tot bombardamentul a durat așadar o oră și cincizeci de minute. Cel mai eficace atac s-a dovedit a fi cel al avioanelor torpiloare. Ele au întrebuițat torpile speciale, care permiteau folosirea lor în portul, destul de puțin adînc (13–14 metri), al Pearl Harbor-ului. Americanii scontaseră pe faptul că adîncimea aceasta mică excludea orice probabilitate a vreunui atac asupra Pearl Harbor-ului de către avioane torpiloare. Dar iată că opt cuirasate americane, reprezentînd practic toată flota de linie a Pacificului (un singur cuirasat, *Colorado*, se afla în reparație în Statele Unite) au fost scoase din luptă încă de la începutul acțiunii, în numai cincisprezece minute.

„Nici un american în viață nu va putea uita vreodată după-amiaza zilei de 7 decembrie, scria Donald W. Mitchell în a sa *Istorie a Marinei americane moderne*. Deși războiul era

lucru prevăzut, începutul acesta a însemnat o lovitură de măciucă. Se prea poate ca nici un alt popor să nu mai fi fost supus unui asemenea șoc”. Opinia publică a ridicat îndată problema responsabilităților. Mai multe căpetenii militare, printre care se număra și amiralul Husband E. Kimmel, comandantul suprem al flotei din Pacific și generalul Short, comandantul Departamentului militar al insulelor Hawaii, au fost eliberați din funcție în zilele ce au urmat.

Responsabilitatea comandamentului din Pearl Harbor părea, la prima vedere, strivitoare. Nu trebuie totuși să pierdem din vedere faptul că în dimineața zilei de 7 decembrie nu fusese încă declarat războiul dintre Japonia și Statele Unite. Și nici, mai cu seamă, faptul că Pearl Harbor se găsește izolat în Pacific la mai mult de 6 000 kilometri de Yokohama, la mai mult de 4 000 kilometri de ceea ce reprezenta pe atunci cea mai apropiată bază japoneză (Insulele Marshall). Psihologic vorbind, efectul acestor distanțe uriașe era considerabil.

Comandamentul suprem dăduse câteva avertismente, astfel că la Pearl Harbor fuseseră luate măsuri de prevedere; dar, la urma urmei, americanii gîndeau că un atac asupra Pearl Harbor-ului însemna o acțiune primejdioasă și puțin probabilă. „Adoptasem punctul de vedere al occidentalilor, aveau să declare mai tîrziu raportorii uneia dintre comisiile de anchetă. Am ignorat cu totul mentalitatea orientală, disprețul japonezilor față de viață...”

Atacul împotriva flotei cuirasate a fost executat cu o îndrăzneală, o repeziciune și o pricepere extraordinare. Pentru atacați el a căpătat, fără doar și poate, caracterul unei lovituri de baros. Dimineața acelei duminici era minunat de calmă. La bordul cuirasatului *California* un ofițer scria liniștit în cabina sa. Prin hublou, el zărea un petec mare de cer albastru boltindu-se deasupra scînteietoarei pînze de apă din rada portului și, ceva mai departe, țărmul de culoare deschisă al peninsulei Kuahua. Ne-am putea făuri o idee despre asemenea spectacol și mai ales despre sentimentele pe care neîndoios le inspira, dacă ne-am reprezenta un port mediteranean pe timp de pace, într-o dimineață însorită. Cînd sirenele de alarmă se porniră, ofițerul își spuse că,

pesemne, era vorba de cine știe ce greșeală sau de vreo aplicație. Ofițerul își luă cascheta și sui pe punte. Nici nu urcase bine scara, că simți o zguduitură zdruncinând nava. Văzu un avion zburînd foarte jos și trecînd ca un fulger pe deasupra cuirasatului. Explozii răsunau de pretutindeni, pe tot întinsul portului, jerbe de scînteii țîșninde precum niște gheizere; un vuiet cumplit umplea cerul îmbăiat de soare.

Încă o izbitură clatină *California*; ofițerul care pășea spre pasarelă, simți puntea înclinîndu-i-se sub picioare. Un alt bolid trecu jos de tot, mitraliind. Cînd un avion mitraliază ziua puntea unei nave, i se aude clar mugetul neînterupt al motorului, zgomotul neînchipt de iute și de puternic al mitralierelor; în același timp, se pot vedea liniile paralele ale unor ciudate scînteieri ce țîșnesc de pe punte. Dealtfel, atît de mulți europeni, bărbați și femei au avut prilejul să asiste la bombardamente și la mitralieri, încît este inutil, probabil, să mai dăm asemenea amănunte. Dar totul se uită. Marinarii alergau pe puntea înclinată. De pe puntea pupa a *Californiei*, ofițerul văzu în port un alt cuirasat, și el teribil de înclinat la pupa, desigur pe cale să se scufunde. Era *Oklahoma*. Nava *Maryland*, ancorată lîngă *Oklahoma*, era toată învăluită în fum dar se mai menținea în poziție verticală. *Oklahoma* se apleca din ce în ce mai tare, puntea îi devenise verticală și atingea suprafața apei, trasă parcă în jos de greutatea turelelor. Spectacolul acestei mase uriașe pe cale de scufundare, fără nici o putință de salvare, se dovedea cu adevărat dramatic sub cerul acela siniliu. Mai apoi, *Oklahoma* nu a mai putut fi văzută de pe *California*, deoarece o imensă perdea de flăcări și de fum negru se ridică pe aproape toată lungimea punții acesteia. Cisternele cu păcură se spărseseră, combustibilul luase foc. Toate întîmplările acestea se derulau cu o repeziciune uluitoare; fiecare încerca, mai mult sau mai puțin, senzația că trăiește unul dintre acele coșmaruri în care parcă ești țintuit locului. Ofițerul ajunsese la piciorul scărilor ce duceau la pasarelă, cînd își dădu seama că oamenii de acolo erau pe punctul de-a pieri în incendiu. Văzu cum unii se chirceau, pe loc aproape, împutînați parcă și negri, ca niște insecte. Și ce groaznică

duhoare răspindeau... Bombele cădeau ca ploaia, din toate părțile. În timp ce urca pe o scară, ofițerului îi trecu prin minte gîndul că buncărele cu muniții aveau să sară foarte curînd în aer și că asta ar fi însemnat, fără îndoială, sfîrșitul. Între timp mai multe tunuri antiaeriene de bord începuseră să tragă. Greu puteai înțelege cum de izbutiseră oamenii, în haosul acela, să ajungă la tunuri și să le pună în acțiune. Alții priveau în sus, adăpostindu-se, de bine de rău, în spatele suprastructurilor. În clipa aceea se auzi o explozie mult mai puternică decît celelalte, dar nu dinspre *California*. Ceea ce explodase era partea din față a vasului *Arizona*. S-a putut vedea limpede cum, odată cu sfărîmăturile, pluteau prin văzduh oameni. *Arizona* primise o bombă drept în coș; proiectilul pătrunsese în camera cazanelor din față, aprinzînd buncărele cu muniții. Turele de cîteva sute de tone fiecare zburau, țândărite, prin văzduh. Buncărele de pe *California* nu explodaseră încă. Comandantul dăduse ordin ca ele să fie inundate și poate că, datorită acestei măsuri, fuseseră obținute unele rezultate. Echipele de salvare-avarii lucrau în santină la lumina lanternelor, căci la bord nu mai exista, firește, nici un sistem de iluminat. Nava, în continuare înclinată cu vreo zece grade la babord, se scufunda destul de încet. Se scufunda fără a înceta să ardă; ai fi zis un petrolier în flăcări. Artileria antiaeriană își vedea mai departe de treabă. Comandantul ordonă părăsirea vasului. Nu puteai face asta, decît dacă te aruncai în apă. În jurul *Californiei* și al tuturor navelor, pînze de păcură groase de treizeci de centimetri continuau să ardă. Erai silit să te arunci în mijlocul flăcărilor și al fumului și, pe cît cu putință, să înoți pe sub pînzele acelea de păcură, în timp ce alte avioane japoneze năvăleau mitraliind.

Suprastructurile *Oklahomei* dispăruseră în apă, doar coca i se mai ținea la suprafață, asemenea spinării unei balene uriașe, continuînd să se rotească încet; puteai vedea ciorchine de oameni anevoie agățați de ea și cuprinși de șovăială: să se arunce ori nu în apa numai flăcări... Din fericire, chiar alături, cuirasatul *Maryland*, deși i se înclinase mult prora, nu se scufunda. Mulți oameni de pe *Oklahoma*

au fost văzuți înălțându-se la bordul *Maryland*-ului, ajutați de camarazii lor. În clipa aceea o bombă explodează pe *Maryland*, și, iarăși, alți oameni se azvîrliră în păcură. Pe *Maryland* situația devenise, oricum, de nesuportat, din pricina vecinătății navei *Arizona*, părăsită de supraviețuitorii ei, navă din care se ridica o pădure de flăcări. Plasată în centrul grupului de cuirasate, lovită de șase torpile și de mai multe bombe, nava *West Virginia* fusese și ea evacuată; se scufunda. În jurul tuturor acestor nave, apa din port, acoperită în întregime de flăcări, era înțesată de oameni care înotau greu, chinuiți de arsuri mai mult sau mai puțin grave, și de alții nemișcați, morți.

Acum, nave și ambarcațiuni evolau în port, pe o cergă de păcură, sub potopul bombelor. Ancorat în docul de umplere cu păcură a rezervoarelor de pe nave, din insula Ford, petrolierul *Neosho* izbutise să se pregătească de drum, îndreptându-se domol spre ieșire. Toți cei aflați la bordul navelor ce încă mai pluteau, precum și înotătorii care reușiseră să se îndepărteze de lințoliul păcurii, priveau cu groază cisterna aceea, umplută vîrf cu combustibil, înaintînd pe apă cu o încetineală de neîngăduit, evitînd la țanc bombele, în timp ce limbile flăcărilor îi lungeau laturile. Comandantul lui *Neosho* își spusese că nimic nu putea fi mai groaznic decît explozarea navei sale de-a lungul docului de alimentare cu combustibil; și avea dreptate. Ordonase ca parîmele să fie tăiate cu toporul. Dar acum, cei care vedeau petrolierul *Neosho* înaintînd spre ei și defilîndu-le pe dinainte cu încetineala aceea atroce, apoi depărtîndu-se ca melcul, aceia îl urau. Văzură un bombardier japonez îndreptându-se asupra lui *Neosho* într-un glisaj oblic și virînd în fața lui, spre a-l ataca, cu o măiestrie desăvîrșită, precum un uliu ce se abate asupra cotețului cu păsări. Își spuseră că peste un minut aveau să fie morți cu toții. Dar antiaeriana petrolierului nu-și contenise tirul, astfel că, de pierit, pieri avionul japonez. Luînd viteză, *Neosho* se îndreptă spre ieșire.

Atunci se ivi ceea ce istoricii numesc acalmie. Trebuie să ne hotărîm a numi astfel asemenea momente, de vreme ce este adevărat că grosul primului val japonez abia se

îndepărtase și că bombele nu mai cădeau decît în răstimpuri. Dar oamenii aflați ici-colo își dădeau cu greu seama că se ivise o acalmie; nici chiar cea mai mare parte dintre cei aflați în portul înecat în fum, căci antiaeriana declanșată acum pretutindeni trăgea fără de istov. Puteau fi văzute vedete mari, albe, însemnate cu o cruce roșie pe laturi și încununate de insulițe de fum, ce spintecau cu etrava lor imaculată scîrboasele pînze de păcură, îndreptîndu-se cu toată viteza spre navele mistuite de flăcări. Erau ambarcațiunile navei-spital *Solace*. Ele rămîneau cîtăva vreme acostate în bordul navelor iar uneori, cînd un avion zbura pe deasupra navei mitraliind-o, marinarii se dispersau pe punte ori se culcau și puteai vedea cum infirmierii continuau să-i scoată pe răniți, cum marinarii țineau mai departe ambarcațiunea acostată, cu ajutorul cîngilor sau al mîinilor, privind totodată în sus, spre avion. La început, coca acestor vedete fusese minunat de albă, dar curînd, păcura, murdăria le-au întinat. Se aflau într-un du-te vino neconținut. Învolverburările jerbelor de apă le făceau uneori să aibă tangaj și ruluu puternic; dezgustătoarea apă a portului era însă neîncetat brăzdată de siajele lor. Rapoartele arată că mulți răniți mai ușor cereau, după ce primiseră ajutor pe nava-spital, să se întoarcă la bordul navei lor, spre a continua să tragă în avioane. Ivirea celui de-al doilea submarin de buzunar în fața crucișătorului *Curtiss* avu loc în perioada aceasta de calm relativ. Incidentul nu dură decît două, trei minute. La 8,40 bombardamentul redeveni intens. Trei bombe loviră buncărele cu muniții ale torpilorului *Shaw* aflat pe un doc plutitor, în partea sudică a portului. Pe loc au țîșnit flăcări, alcătuiind ca un ou de foc, de o sută metri înălțime; învîrtejarea zgudui celelalte nave pînă la o distanță de cîteva sute de metri. Întreg portul era o învălmășire de fuioare negre, în al căror centru răsuna exploziile bombelor. Pe coca răsturnată a navei *Oklahoma*, supraviețuitorii se aflau în picioare și își agita brațele, aclamînd cuirasatul *Nevada* care izbutise să plece din locul pe care îl ocupa în coada navelor de linie și care defila acum prin fața celorlalte cuirasate în flăcări ori pe jumătate scufundate. Văzînd că

Nevada se îndrepta spre ieșire, avioanele japoneze o atacară furioase, cu intenția de a bloca trecerea prin șenal. *Nevada* își croia drum printre jerbele de foc ca printre copacii unei păduri. Întii fu lovită doar de o bombă, dar altele urmară. Puntea i se învălui în fum și flăcări; devie de la drumul ei, luînd-o spre stînga. Manevra era însă greoaie. *Nevada*, a cărei pupă începea să se scufunde, se puse pe uscat din ordinul comandantului ei. Atinse țărmul în apropierea arsenalului, lăsînd liber șenalul. Din zona clădirilor cartierului său general de pe uscat, amiralul Kimmel asista neputincios la distrugerea flotei sale de cuirasate. Avea să fie rănit ușor la piept, înainte de sfîrșitul bătăliei. Toate navele de linie erau scoase din luptă. *Oklahoma* se scufundase. Nu mai făcuse turul complet, se rotise cu 150°, întrucît catargul i se înnămolise. Mai mult de 400 de oameni rămăseseră prizonieri în coca aceea răsturnată. Printre ei se găsea și capelanul Aloysius Herman Schmitt, care pieri în felul următor:

În clipa atacului, Aloysius H. Schmitt se afla în cabina sa, îmbrăcîndu-se pentru slujba de ora opt. Era aproape gata, își vîrîse breviarul în buzunar. Cabina lui se afla situată la tribord; lumina i-o dăruia un hublou. Încă se mai auzeau sirenele de alarmă, cînd explozia mai multor torpiled zgudui nava. Începutul mișcării de înclinare fu extrem de rapid. Toate obiectele de pe masă lunecară pe podea; Schmitt văzu cum hubloul său urca spre cer. În aceeași clipă, intrară în cabină mai mulți marinari, vestindu-l că nava era pe punctul de a se scufunda. Vroiau să se salveze, strecurîndu-se prin hubloul acelei cabine. Astfel că-l zoriră pe capelan să iasă, dar el îi îndemnă să treacă înainte. În port se auzea bubuitul exploziilor, precum și zgomotul pe care îl făceau toate obiectele mobile ale navei pornite într-o nestăvilită rostogolire, ca și cum, o casă mare s-ar fi pomenit dintr-odată răsturnată. Lucrurile lunecară de pe masă, iar pereții transversali începură să devină orizontali, luînd locul podelei. Hubloul spînzura, prins parcă de plafon. Se văzură dispărînd și picioarele ultimului marinar. Capelanul atinse la rîndul său hubloul, săltîndu-se pe marginea mesei răsturnate la 90

de grade, dar care încă se mai ținea de podea. Cei ce ieșiseră din cocă îl traseră de brațe și umeri; capelanul văzu cum peretele navei devenea orizontal și înțesat de oameni; le văzu picioarele, iar în jur chipurile celor care îl ajutau. Dar nu izbutea să-l tragă prin hublou; ceva nu mergea. Schmitt spuse oamenilor că a înțeles ce anume se petrece: breviarul îi umfla buzunarul, devenind astfel o piedică. Trebui să coboare din nou și să-l scoată din buzunar. Oamenii îi dădură drumul, îndemnându-l să se grăbească, întrucât nava își continua rotirea, deși mai domol ca la început. Schmitt se găsea deci iarăși înăuntru; își scoase breviarul, schiță gestul de a-l încredința oamenilor de afară, ale căror fețe le vedea aplecate asupra hubloului, dar iată că în aceeași clipă, în ciuda vacarmului de afară, desluși strigătele unor oameni aflați sub el, adică în culuarul de lângă cabina sa. Trase de ușa care se preschimbase acum la picioarele lui într-un fel de chepeng și-i strigă. Se cățărără și se tiriră cum putură până în camera lui. Schmitt îi îndemnă să iasă prin hublou. Ei vrură să-i dea întâietate capelanului, dar el se împotrivi. Nava se rotea mai departe, hubloul începea să coboare într-un sens opus ascensiunii sale, asemenea unui astru ce-și croiește nestingherit traiectoria. Cel de-al doilea grup de marinari era gata-gata să iasă, oamenii se zoreau. Alții pătrunseseră în cabină și, asemenea celor dinainte, îl rugară pe capelan să iasă, dar el refuză din nou. Zgomotul asurzitor al exploziilor continua să se audă, precum și cel făcut de obiectele grele ce se desprindeau la bordul navei lovind pereții; cu toate acestea, se auzea și respirația gîfîită a oamenilor aflați în cabina aceea rotitoare. Nava se scufunda neîndoios, hubloul cobora tot mai mult. Doar doi inși mai rămăseseră alături de capelan, în timp ce picioarele unui al treilea dispăreau prin ferestruică. Podeaua părea să treacă în locul plafonului, iar acesta se și alcătua într-un soi de podea înclinată. Ultimul om ce urma să iasă îl privi pe Schmitt fără un cuvînt. Acesta îi spuse să nu se neliniștească; aveau să aibă cu toții timpul să iasă. Penultimul marinăr se strecură ușor prin hubloul redevenit accesibil datorită noii sale poziții. Chipurile oamenilor de afară nu mai puteau fi zărite, dar li se

auzeau glasurile. Țipau. Trecu și ultimul marinăr. Schmitt îl văzu dispărînd și auzi îndată hîrșitul picioarelor lui de-a lungul cocăi înclinate, precum și strigătele oamenilor de afară care îl trăgeau de brațe. Schmitt își puse mîinile pe marginea de alamă a hubloului și își apropie fața de deschizătură. Văzu suprafața mării la nivelul hubloului; ea ajungea în dreptul a ceea ce fusese marginea superioară a acestuia. Schmitt mai zări deasupra acestei suprafețe un petec de cer albastru spre care se înfuiorau valuri negre de fum. Nava se cutremură încă o dată. Apoi nu mai există nici cer, nici pînza apei, ci doar un val, o formidabilă năvălire lichidă care îl împinse pe Schmitt înapoi.

Încă de la recepționarea semnalului „Raid de avioane asupra Pearl Harbor-ului. De data aceasta nu este vorba de un exercițiu”, amiralul Halsey ordonase decolarea de pe *Enterprise* a unui grup de avioane ce fu trimis în cercetare la vest de Oahu. În timpul atacului, amiralul Kimmel adresă grupării operaționale a portavionului *Lexington*, aflat la aproximativ 400 mile sud de insula Midway, următorul mesaj: „Interceptați și nimiciți inamicul. Credem că se retrage pe drumul Pearl-Jaluit. Interceptați și nimiciți”. Și portavionul *Enterprise* primi acest mesaj, astfel că hotărî decolarea unui al doilea grup alcătuit din avioane torpiloare, de vînătoare și de recunoaștere înzestrate cu lansatoare de fum; acestea trebuiau să-și întindă opacele perdele pe deasupra mării, spre a îngădui avioanelor-torpiloare să-și lanseze mai de-aproape atacurile, în caz că l-ar descoperi pe inamic. Dar inamicul nu a fost reperat. Se retrăsese spre nord, nu spre vest. Radarul de distanță mare din insula Oahu a urmărit avioanele japoneze în retragere spre nord, dar amiralul Kimmel nu avea să afle acest amănunt decît după patruzeci și opt de ore.

Era spre scăpătat ziua de 7 decembrie, iar avioanele *Enterprise*-ului nu dibuiseră încă nimic. Prima formație se reîntorsese la bord, fără să fi găsit ceva, iar cea de a doua nu descoperise dedesubt decît o mare pustie. Piloții își priveau cu neliniște nivelul benzinei. Șeful grupului dădu semnalul

de întoarcere. Noaptea sosește repede sub tropice. Între timp, cerul devenise plumburiu. Curînd, deasupra fiecărui avion, se făcu întuneric ca într-un cuptor. Ghidate prin radio, avioanele ajunseră deasupra portavionului lor, dar abia de-l mai zăreau piloții. Mulți dintre ei, care nu mai aterizaseră niciodată pe timp de noapte, nici nu-l vedeau. La bordul *Enterprise*-ului ofițerul cu controlul zborului vorbea piloților prin fonie pe unde scurte; îi îmbărbăta și le spunea ceea ce trebuia să le spună. Ei coborîră încetișor, pînă ce controlul zborului le spuse să rămînă la înălțimea aceea și să descrie cercuri în timp ce-i chema, pe rînd, spre a-i face să apunteze. Fiecare cobora pînă ce putea zări, în sfîrșit, limitele punții de zbor indicate de două rînduri de cute ușor luminoase. Puntea portavionului nu era luminată de proiectoare, întrucît acestea ar fi transformat nava într-o țintă numai bună pentru loviturile submarinelor inamice. Pilotul care se apropia primea sfaturi prin fonie, pînă în clipa în care deslușea pe punte o pereche de bețe luminoase agitîndu-se. Bețele acestea erau manevrate de către ofițerul cu aterizările, potrivit unui cod foarte precis care dădea pilotului ultimele instrucțiuni privind apunțarea. Fiecare dintre avioanele-torpiloare ale *Enterprise*-ului mai purtau, prinsă de burtă, o torpilă de o mie kilograme. Nu primiseră ordinul să largheze torpilele înainte de a ateriza. Pentru prima oară avioane ale Statelor Unite aveau să apunteze avînd o torpilă cu încărcătură reală și nu una de exercițiu. Răfuiala începuse, trebuiau asumate anumite riscuri. În timp de război, orice avion ce se înapoiază la bord trebuie să fie în stare să decoleze, peste cîteva clipe, de îndată ce și-a făcut plinul cu carburanți; iar dacă a și fost înzestrat cu proiectile, este cu atît mai bine. În pofida beznei, toate avioanele-torpiloare de pe *Enterprise* au apunțat în seara aceea fără necazuri.

Avioanele de vînătoare de escortă, aparținînd acestei formații, primiseră ordinul să aterizeze la Pearl Harbor, unde ar fi fost, poate, necesare. Ele ajunseseră deasupra insulei Oahu cu puțin înainte de ora 21, dar nu recunoscuseră insula chiar dintru început, din pricina sumedeniei de incendii încă vii. Le luaseră drept focuri dintre cele ce se

aprind pe ogoarele de trestie de zahăr înaintea secerişului, la Kauai, altă insulă din arhipelag. Îşi recunoscură în sfârşit greşeala şi puseră capul pe Pearl Harbor. Putură comunica cu stația de radio, spre a fi recunoscuți. Controlul de zbor de pe aerodrom le dădu instrucțiunile necesare pentru a putea ateriza.

O duhoare groaznică plutea deasupra insulei Ford. Mirosul de carne pîrjolită şi de ulei încins se contopea cu cel de cîrpe arse şi ude. La marginea aerodromului puteau fi desluşite siluetele pompierilor care udau clădirile luminate de incendii; alte construcții lăsate în voia soartei, se mistuiau încetişor şi pînă la capăt în veşmînt de flăcări, dezvăluindu-şi carcassele roşii-albe dintr-odată subțiate. Aviatorii fură poftiți să se odihnească, dacă o doreau, în locuințe destinate familiilor de ofițeri, acum evacuate. Îndreptîndu-se spre clădirile acelea, unul dintre ei zări pe pămînt cadavrul unui om scurt şi îndesat, neîndoios cel al unui pilot japonez doborît. Locuințele puse la dispoziție nu mai aveau geamuri, fireşte, nici chiar ferestre; pereții şi plafoanele erau crăpate, se păsea peste lucruri sparte şi peste bucăți de tencuială. Lumina o dădea un cablu ce trecea prin una dintre găuri şi venea de la un grup electrogen de salvare. Nimic de mîncare în afară de conserve şi grapefruit-uri. Prin ferestrele deschise puteau fi văzute incendiile, iar duhoarea aceea scîrboasă se infiltra pretutindeni.

Acelaşi miros urît îi întîmpină şi pe marinarii *Enterprise*-ului a doua zi seara, cînd portavionul veni să acosteze la docul său din insula Ford. *Enterprise* nu mai avea carburanți şi i-ar fi fost cu neputință să ajungă în Statele Unite, dacă japonezii ar fi ocupat Pearl Harbor. Portavionul venea la Pearl Harbor spre a se alimenta, în ziua de 8 decembrie, la asfințit. Soarele coborîse de puțină vreme la orizont. Peste ape domnea încă lumina, în pofida timpului noros; dar toată regiunea Pearl Harbor era învelită într-o pătură de fum. O spumă densă încoma apa din port. La bordul *Enterprise*-ului toți cei ce nu erau de cart urcaseră pe punte, pentru a asista la intrarea în port. Deoparte şi de alta a şenalului, soldații aflați de pază la fortificații îşi întorceau spre portavion

chipurile întunecate. Atitudinea lor era cea a unor făpturi sleite de putere. Cu toate acestea unii dădură din umeri și strigară: „Pe unde mama dracului ați umblat ?” și multe alte apostrofări, mai grosolane chiar. Nimeni nu le dădu răspuns. Dincolo de turelele lor blindate se zăreau hangarele calcinate, încă fumegînde, clădirile prăbușite, „Fortărețele Zburătoare” risipite și desfăcute în bucățele.

Marinarii de pe *Enterprise* erau bărbați tineri. Nici unul nu văzuse încă o navă de luptă atinsă de temutul deget al războiului. Prima ce li se arătă ochilor fu *Nevada*, care eșuase aproape de intrarea în port, în dreapta șenalului. Partea dinapoi a cuirasatului se pierdea în apa murdară, puntea semăna aproape toată cu o simplă grămadă de fiare răsucite. De-a lungul cocăi se aflau acostate gabare și șleperi. Pe toată nava munceau grupuri de oameni. O clipă își conteniră lucrul, ca să privească la portavionul ce trecea, dar o făcură fără să rostească o vorbă. Nici cei de pe *Enterprise* nu scoaseră vreun cuvînt.

Enterprise își continua înaintarea în port. Ploua mărunț; amurgul ce se lăsa peste cimitirul acela de epave părea astfel și mai sinistru. *California* încremenise în apă, nu i se mai zăreau decît turelele și suprastructurile. Celelalte cuirasate, cîndva bine ancorate în linie, două cîte două (dispozitiv care favorizase atît de mult atacul japonez) aduceau cu niște animale uriașe ce muriseră pe neașteptate. *Arizona* mai ardea încă, jalnică fereastră de jar în fumul acela gros. Dincolo de șirul cuirasatelor, alte nave ieșeau la suprafață doar pe jumătate. Pe coca răsturnată a navei *Oklahoma*, echipe de salvare, străluminate de jăratecul *Arizonei*, lucrau cu aparate de sudură și cu ciocane pneumatice. Făceau spărturi, ca să-i poată scoate pe oamenii ferecați acolo și care băteau cu pumnii în pereții navei. Au fost salvați treizeci și doi de oameni. Mai mulți de patru sute au pierit în coca aceea. Dintre ei, mulți se aflau în compartimente depărtate mult de cocă și chiar de-au încercat să se facă auziți, n-au izbutit. Apoi, înțelegînd că nimeni nu avea să le mai vină în ajutor, au scris cu creta cuvinte pe pereți. Cînd mai tîrziu nava a fost refăcută, s-a putut afla că oamenii aceia

supraviețuiseră pînă la 25 decembrie. Optsprezece zile.

În sfîrșit, *Enterprise* își atinse punctul de acostare de-a lungul insulei Ford; și oamenii simțiră duhoarea.

Toate mărturiile de mai sus îndreptățesc ideea că oamenii aceia au fost stăpîniți atunci, de o puternică ură împotriva inamicului japonez. Este sigur că, în ansamblu, americanii nu i-au iubit niciodată prea mult pe niponi; asta pentru pricini diferite. Dar, după Pearl Harbor, au avut convingerea că fuseseră victimele unui atac mișelesc. Faptul acesta a trezit alte simțăminte de vrăjmășie, mai mult sau mai puțin mocnite, și a făcut să se nască în sufletele tuturor, aproape – mai ales într-al celor care văzuseră cu ochii lor cumplitele urmări ale atacului: camarazi arși în chip groaznic etc. – o aprigă dorință de a pedepsi și de a se răzbuna. Nu este aici locul de a emite judecăți care, într-un fel, au și fost emise. Ne străduim, pe cît cu putință, să oglindim realitatea, aceea a simțămintelor, a faptelor. Sentimentele marinarilor de pe *Enterprise* fac parte din istoria acestei nave ca și bombele și loviturile de tun. Nu se poate să treci voit cu vederea tot ceea ce a mijlocit zămislirea acestor evenimente.

Codul cavaleresc al nobililor samurai, numit *bushido*, atribuie loialității, respectării cuvîntului dat, prețul cel mai ridicat. Militarii și marinarii japonezi fac îndeobște caz de el. Dar, asemenea tuturor codurilor cavaleriești, și *bushido* este un monument anterior naționalismului și ideii de patrie. El putea mulțumi lumea feudală. Dar se dovedea cu totul insuficient în conflictele dintre națiuni.

În noaptea de la 6 spre 7 decembrie, ambasadorul japonez la Washington primi de la guvernul său o notă destinată Departamentului de Stat american. Nota reprezenta un fel de ultimatum nu prea clar. Ultima frază părea totuși să anunțe începerea ostilităților. I se dădea ambasadorului ordinul să remită documentul în ziua de 7 decembrie, ora 13 fix. Ora 13 la Washington înseamnă 7,30 la Pearl Harbor. Guvernul japonez dorea să poată spune Istoriei: „Am atacat Pearl Harbor la 7,55, dar războiul l-am

declarat la 7,30". Flota portavioanelor japoneze plecase însă din insulele Kurile în direcția Pearl Habor la 26 noiembrie dimineța. În ziua de 6 decembrie amiralul Nagumo, comandantul acestei flote, ajuns la 800 mile nord de Hawaii, primi mesajul convențional: „Urcați muntele Nikita”; era semnalul de atac. Ziua și ora acestuia fuseseră demult prevăzute. Este adevărat că planul de atac al amiralului Yamamoto, comunicat comandamentelor japoneze la 25 noiembrie, conținea următoarea frază: „În cazul în care negocierile Statele Unite-Japonia se vor încheia înainte de ziua fixată și anume printr-o înțelegere, toate forțele Flotei combinate vor trebui să se întoarcă la bazele lor.” Tot atât de adevărat este și faptul că militarii din toate țările elaborează încă din timp de pace planuri de atac cuprinzând mai multe variante, cu ziua Z-2, ziua Z-1, ziua Z, ora H. Face parte din meserie. Dar, în cazul dat, faptul esențial – pus în lumină de studierea documentelor găsite în epava crucișătorului *Nachi*, scufundat la 5 noiembrie 1944 la Manila, precum și interogatoriile luate prizonierilor japonezi – este următorul: Tokio dăduse ordinul definitiv de atac pe ziua de 6. Nici un contraordin nu mai fusese prevăzut din clipa aceea. Nota urma să fie încredințată Washington-ului în ziua de 7, ora 13 (Pearl Harbor, 7,30), iar primele bombe trebuiau să cadă asupra Pearl Harbor-ului la 7,55.

Doar mecanismul militar a funcționat. Cel diplomatico-militar s-a poticnit într-un chip jalnic și de două ori ciudat. Iată cum:

Nota-ultimatum a fost interceptată noaptea de către serviciul de informații american. La 8 dimineța fusese descifrată și trimisă generalului Marshall, șeful Statului Major General. Dar duminica generalul Marshall se plimba călare. Un exercițiu, o destindere pe care și-o dăruia sieși. Plimbarea o făcea de obicei duminica după-amiază; de data aceasta însă, în mod excepțional, a făcut-o dimineța. În lipsa lui n-a luat nimeni nici o hotărâre. El a găsit comunicarea trimisă de serviciul de informații, când s-a înapoiat și anume la ora 11,30. A redactat, pe dată, pentru Pearl Harbor, un mesaj care a plecat la 11,50. Din pricina

unor împrejurări a căror relatare aci ar lua prea mult loc (Un raport complet asupra Pearl Harbor-ului însumează 5.000 pagini), mesajul acesta a fost expediat cu mare încetineală. A ajuns la Honolulu la 7,33 ora locală. Nespus de târziu. Mesajul nu purta însă nici o indicație de urgență specială. Când fu remis autorităților de la Pearl Harbor nu mai prezenta nici un interes.

Fatalitatea războiului lucrase în favoarea japonezilor. Dar, în același timp, și împotriva lor. Iată de ce:

Ambasada japoneză de la Washington consuma mult mai mult timp pentru descifrarea notei-ultimatum decît cei din Serviciul de Informații (al S.U.A.). Un răstimp destul de mare fu apoi necesar obținerii unei întâlniri cu domnul Cordell Hull, secretarul de stat (care, firește, era foarte ocupat, după 11,30). Pe scurt, deci, nota nu a fost remisă decît la 14,20. În momentul acela Pearl Harbor suferise primul atac. Domnul Cordell știa lucrul acesta, dar nu pomeni nimic plenipotențiarilor japonezi. Citi nota cu atenție, luă act de ea, protestă împotriva termenilor în care fusese redactată și îi pofti pe japonezi să plece. Ei știau ori nu știau. Poate bănuiau. Sentimentele lor trebuie să fi fost destul de complexe.

Să ne mai întrebăm oare, dimpreună cu contraamiralul Barjot, eminent comentator al războiului din Pacific, „ce s-ar fi putut întimpla dacă agresivul Halsey ar fi întâlnit pe mare flota amiralului Nagumo” ? Ordinul de operații nr. 1, cuprinzînd ordinul de a bombarda, torpila sau mitralia „orice navă în stare să periclitizeze unitatea aflată în misiune”, era datat 28 noiembrie. Există nuanțe ce mai pot fi discutate, dar istoricește un fapt este neîndoielnic: anterioritatea atacului japonez față de primirea notei prin care Japonia declara război. Pentru marinarii de pe *Enterprise*, ca pentru toți americanii, dealtfel, noțiunea de necinste dăinuia la originile războiului. Asemenea idee avea să confere războiului americano-japonez, în ansamblul său, un caracter de îndîrjire, uneori de neispășire. Totuși, de îndată ce la Pearl Harbor a fost restabilită oarecare ordine, trupurile aviatorilor japonezi doborîți au fost ridicate și înhumate cu toate

onorurile militare. Există fotografii care oglindesc scene ale înmormântării lor. Se poate vedea sicriul coborât în groapă, iar pe marginea acesteia soldați americani cu arma în prezentare. Marinarii și militarii americani au recunoscut, în mod sportiv, că aviatorii japonezi atacatori ai Pearl Harbor-ului au dovedit calități profesionale remarcabile. Dar ei urau Japonia. Într-adevăr, totul te îndeamnă să crezi că oamenii echipajelor nu sufereau Japonia și pe japonezi în general, că doreau cu înverșunare să se răzbune.

II

„NAVE MARI, CONFORTABILE...”

Istorisirea noastră va însera cît mai puține hărți, schițe sau diagrame, pentru că cititorului nu-i place să le consulte. Și de ce l-am învinui ? Ceea ce dorește el, înainte de toate, este să se închipuie în locul luptătorului; ori, acesta vede mai întotdeauna bătăliile așa cum Fabrice del Dongo¹ o vedea pe cea de la Waterloo, adică într-un anume fel: crîmpoțit și imediat, dar personal și izbitor. Între timp, marinarii de pe *Enterprise* ascultau radioul și se duceau ades să privească hărțile Pacificului prinse în bolduri prin cazărmlle echipajului. Acum trebuie să facem ca ei. Am văzut deci Pearl Harbor-ul strivit de bombe, flota cuirasată americană scoasă din luptă. În același timp, la unsprezece mii de kilometri vest, două nave de linie britanice, *Repulse* de 32 000 de tone și *Prince of Wales* de 35 000 de tone, înaintau maiestuoase de-a

¹ Personaj central al romanului „Minăstirea din Parma”, aparținînd scriitorului francez Stendhal. (n.t.)

lungul coastei nordice a peninsulei Malacca, îndreptîndu-se spre Kuantan, „unde debarcaseră forțe japoneze”. Timpul era noros, marea agitată. La 10 decembrie, ora 12,45 aviația japoneză atacă. În treizeci și cinci de minute *Repulse* și *Prince of Wales* au fost trimise spre fundul oceanului. Insula Guam, poziție înaintată americană în Pacificul de vest, a fost ocupată. Atolul Wake, atacat. La 10 decembrie primele trupe japoneze au debarcat la Luzon, în Filipine, iar la 16 în Borneo. În ziua de 17, Hong Kong-ul, primul port al Asiei, unul dintre cele mai mari ale lumii – Hong Kong, mîndria puterii britanice, cu neasemuitele sale terenuri de golf și de curse, cu piscinele sale, Hong Kong, citadelă înarmată cu tunuri uriașe – a fost izolat de restul lumii.

Bombardamentele au distrus rezervoarele de apă potabilă, au incendiat o parte din orașul european; jumătate din garnizoană a fost nimicită. Trupele generalului Yamashita încercau peninsula Malacca, fără să folosească șoselele și căile ferate, croindu-și drum în inima junglei, prin hățîșul de liane și viarmătul reptilelor. În ziua de 19 ele ocupau localitatea Penang și amenințau Singapore. „Gibraltar al Extremului Orient”, „zăvor al Mării Chinei”, apărat de tunuri și mai grozave decît Hong Kong-ul, împănat cu lansatoare de torpile, Singapore – de necucerit dinspre mare – a fost luat cu forța de către învingătorii războiului în junglă și a fost nevoit să se predea la 25 februarie. Hong Kong a capitulat la 25 decembrie. Japonezii au filmat scenele acestea ale capitulării. Sub cerul tropical, spre care urcă fumul incendiilor, pot fi văzuți, pășind printre clădirile cu fațade martirizate, generalii britanici și statele lor majore, anglo-saxoni înalți și blonzi, în șorturi și cămăși cu mîneci scurte, cu chipuri ostenite și dramatic încordate; lîngă ei, generalii niponi, surprinzători, țîșniți dintr-un soi de Ev Mediu modern: mici, dar foarte spătoși, purtînd pe cap ciudate caschete, moi, din pînă; picioarele lor masive, și mai mult îngroșate de moletiere, sînt însuflețite de gesturi scurte, repezi. Grupurile pătrund în încăperi goale, mobilate doar de mese și scaune; toată lumea se așază. Un japonez se ridică și citește un text, glasul nu i se aude, doar buzele i se văd mișcîndu-se foarte repede.

Semnează întâi britanicii, apoi japonezii. Cu toții se ridică și ies din nou în soare; s-a sfârșit. Prestigiul omului alb părea pierdut, în Asia, pentru totdeauna.

Enterprise se afla pe mare. De la dezastrul numit Pearl Harbor trei portavioane, printre care și *Enterprise*, fiecare însoțit de siguranța sa imediată, patrulează în vestul arhipelagului hawaiian. Așteptînd să sosească Chester W. Nimitz, succesorul lui Kimmel, viceamiralul William S. Pye, comandant interimar al flotei Pacificului (ceea ce a mai rămas din ea) se străduia să prevină un nou atac – poate o invazie. La 21 decembrie, în timp ce *Enterprise* se îndreaptă spre vest, comandantul se adresează astfel echipajului: „În chiar clipa aceasta, *Enterprise* a pornit să elibereze garnizoana din Wake.” Wake era atolul acela de corali, izolat în inima Pacificului, unde cu trei săptămîni în urmă *Enterprise* transportase doisprezece piloți. Oamenii din echipaj nu-i uitaseră pe aviatorii aceia și păreau mulțumiți aflînd că portavionul lor va ajuta pe cei din Wake. De mai multe ori Statele Unite s-au arătat preocupate de fortificarea atolului Wake. Dar cum să fortifici un vîrf de ac ? Garnizoana fu „întărită” atît cît îngăduia suprafața atolului, alcătuit din doar *doi kilometri pătrați*. Populația era nevoită să trăiască, toată, pe întinderea aceea. Magazinele alimentare fuseseră distruse de bombardamente, apa de băut începuse și ea să lipsească. Cu toate acestea, Wake se ținea tare. Iar *Enterprise* escorta un convoi de salvare. Iată însă că la 22 decembrie, Wake a încetat să mai spună ce i se întîmplă. La 23, convoiul mai avea doar o zi de drum; dar Wake tăcea. Amiralul Halsey spori la maximum viteza convoiului. Marinarii, care nu cunoșteau orele de emisie și lungimile de undă ale lui radio-Wake, nu știau că atolul nu răspunde. Ei socoteau că *Enterprise* va sosi, împreună cu convoiul său, la 24 decembrie și vorbeau despre daruri de crăciun. În ziua de 23, radioul american vestea: Wake a capitulat. Convoiul a primit ordin să facă stînga-mprejur și să se îndrepte spre Midway ¹

¹ Arhipelag în Oceanul Pacific, situat la nord-vestul arhipelagului Hawaii (n.t.)

căruia trebuia să i se aducă grabnic întăriri.

În timp ce gruparea operațională a *Enterprise*-ului era folosită la escortarea convoaielor spre Australia, după ce mai întâi acoperise la Midway debarcarea trupelor de întărire, echipajul a anunțat la radio știri din ce în ce mai proaste. La 31 decembrie baza navală de la Cavite, în Filipine, a fost încercuită. La 2 ianuarie, tancurile japoneze au intrat în Manila. Invazia Filipinelor a continuat de-a lungul lunii ianuarie. Cea mai mare parte a efectivelor americane au evacuat Indiile olandeze, spre care se îndreptau acum navele purtând pe etravă crizantema japoneză. Radio-Tokio în limba engleză își lansa vestita frază: „Unde-i marina americană ?”

„În timp ce în Extremul Orient situația devenea tot mai gravă, iar japonezii câștigau pretutindeni avantajul inițiativei, flota noastră din Pacific, comandată de amiralul Nimitz, efectuează prima sa operație ofensivă din timpul războiului, scrie amiralul King. Drept obiective au fost alese insulele Marshall și Gilbert. Însărcinată cu această operație a fost formația navală alcătuită din: portavioanele *Enterprise* și *Yorktown*, crucișătoarele grele *Chester*, *Louisville*, *Northampton* și *Salt Lake City*, crucișătorul ușor *Saint-Louis* și zece distrugătoare; comandant, amiralul Halsey”.

Cea mai mare parte dintre amiralii americani nu se aseamănă cu confrății lor din Europa. Par mai degrabă niște jucători de base-ball. Pe mare, mulți poartă chiar o caschetă de base-ball, cu cozoroc uriaș. Umblă în cămăși kaki, descheiate la gât, fără alte însemne de grad decât stelutele de la gulerul cămășii. Pe frig, Halsey îmbrăca o vestă de aviator din piele, căptușită cu lână; pe vreme umedă, un impermeabil cu stele la guler și o inscripție cu litere mari pe spate: ADM (*admiral*). Și, pentru toată viața, o ancoră tatuată pe umărul drept. Un personaj interesant.

În ianuarie 1942, viceamiralul William Frederick Halsey avea 60 de ani. Un metru șaptezeci, șaptezeci și șapte de kilograme. O față lată, maxilare de boxer, gât scurt. Dar fruntea îi era înaltă, chipul mobil, ochii vii și cam depărtați unul de altul. Impresia generală pe care ți-o dădea Halsey era

cea a unui om fără doar și poate activ, preocupat de ceea ce se întâmplă în exterior, comunicativ. În tinerețe, Halsey se distinsese ca jucător de fotbal la universitatea din Virginia. Din pricina felului său de a se năpusti, camarazii săi îl porecliseră *Bull Halsey*, adică *Taurul*. A tăbări era într-adevăr o acțiune potrivită cu firea lui Halsey. Dar nu ar fi cu neputință nici faptul ca porecla aceasta să fi avut oarecare înrîurire asupra felului său de a fi și mai tîrziu. Adesea omul acționează, în parte cel puțin, în așa fel încît să se potrivească imaginii despre sine pe care ceilalți i-o înfățișează.

Halsey a comandat distrugătoare vreme îndelungată. De la bordul lor îi plăcea să dea năvală pînă și în timp de pace. Să pricinuiști niște zgîrieturi unor torpiloare, executînd manevre brutale, este mult mai puțin vrednic de muștrare în bogata marină americană decît, de exemplu, în cea franceză, unde pînă și lansarea celei mai mici unități constituie un eveniment. În timpul primului război mondial, Halsey a primit decorația *Navy Cross*, pentru meritul de a fi „îndeplinit o misiune importantă și primejdioasă”, precum și pentru „acțiunea sa ofensivă și defensivă continuată cu vigoare și fără întrerupere”. La cincizeci și doi de ani, nemaîndrăgind poate distrugătorul, iată-l ridicîndu-și privirile spre avion. „Avionul întruchipează viitorul, spunea el. Curînd va ocupa primul loc în războiul pe mare. Vreau să învăț să zbor”. A intrat deci la școala de aviație a marinei de la Pensacola. Vîrsta și vederea nu prea bună îi întîrziiau, în principiu, accesul la cursul de piloți. A obținut, totuși, brevetul de observator. Apoi a stăruit într-atît de bine și de mult, încît a sîrșit prin a dobîndi și brevetul de pilot. La cincizeci și trei de ani. Pentru el lucrul acesta însemna, cu deosebire, o satisfacție morală. Halsey nu avea să piloteze niciodată un avion de luptă modern; nu avea să-și ia zborul niciodată de pe puntea unui portavion. Competența sa în materie aeronavală și faima de partizan hotărît al folosirii aviației pe mare s-au dovedit totuși suficiente spre a i se încredința portavionul *Saratoga*. Apoi a devenit directorul școlii de la Pensacola, al cărei elev fusese. După aceea a comandat

formația *Enterprise-Yorktown*, de îndată ce navele acestea au ieșit din șantiere. A izbucnit războiul cu Japonia. Bull Halsey se pregătea să dea năvală nu cu torpiloare, ci cu portavioane.

Halsey avea să devină, pentru corespondentul de război, prototipul comandantului pitoresc și „atractiv”. De partea lui sînt nu numai fizicul de boxer și faima de „taur”, ci și înrăitul obicei de a înjura. Zilnic și nenuanțat își exprima ura față de dușman: „Să omorîm japonezi, să omorîm japonezi, să omorîm și mai mulți japonezi.” O neplăcută boală de piele l-a silit să meargă la tratament în Statele Unite, din mai pînă în septembrie 1942. Comandă pe mare nu a mai luat pînă în august 1944. În 1943 avea să facă în Auckland, în Noua Zeelandă, următoarea declarație: „La începutul războiului susțineam că un om de-al nostru face cît trei japonezi. Am mărit acum proporția: un american face cît douăzeci de japonezi”. După scurt timp, la Nouméa, va prezice în mod public cum că războiul din Pacific se va încheia în 1943 printr-o defilare a aliaților pe străzile capitalei Tokio. Dar iată că la sfîrșitul anului 1943, Halsey avea să se mai afle încă la Nouméa, așezat la birou. Forțele sale nu vor fi parcurs nici pe departe cele 3 500 de mile care despart Guadalcanalul de Tokio; ele vor fi ajuns cu mare greutate pînă la Bougainville, aflat la 300 mile de punctul acela.

Gura-i slobodă, mult apreciată de către gazetari, stîrnea uneori nemulțumirea înaltului comandament american. Nimitz se văzu nevoit să ia apărarea subordonatului său. „Din punct de vedere profesional se dovedește competent. Agresivitatea lui e militară; ea nu implică nici grabă negîndită, nici nebunească temeritate. Posedă un rar amestec de inteligență și cutezanță militară. Știe să calculeze aproape fără greș riscul unei operații.” În loc de fără *greș*, Nimitz folosea expresia americană: „la un fir de mustață de cotoi”. Cuvintele lui nu aveau să fie niciodată uitate. „În bătălia de la Leyte, scria un istoric american, Halsey a tras într-atît de mult de mustața cotoiului, încît subțirimea ei s-a dovedit cumplită pentru mii de americani și fatală pentru sute dintre ei.” După bătălia aceasta, Halsey a primit de la familiile marinarilor destule scrisori care, neîndoios, nu i-au

făcut plăcere. Istoricul mai sus citat și-a intitulat capitolul cum nu se poate mai limpede: *Portrait of a killer*¹.

Totuși, este de netăgăduit faptul că Halsey a fost cel mai popular dintre amiralii americani. Nu numai în public (de asta au avut grijă corespondenții de război), dar chiar și în rindurile echipajelor – în pofida literaturii corespondenților de război. Halsey a fost „idolul unui mare număr de oameni din flotă, dintre care cei mai mulți nu-l văzuseră niciodată, nu știau nimic despre el, habar nu aveau ce forțe navale comandase, nu ar fi putut cita nici măcar una dintre victorioasele sale acțiuni”. Și în cazul dat, legenda s-a dovedit mai puternică decât omul însuși. Când era dojenit pentru nesăbuita-i profeție din 1943, Halsey răspundea: „Pentru propagandă, spre a ridica moralul.” Fără îndoială, un singur cuvânt de-al lui, pînă și simpla-i prezență făcea ca moralul oamenilor să crească. La 15 septembrie 1942, Nimitz urcă la bordul portavionului *Enterprise*, la Pearl Harbor, spre a conferi decorații. Aflase, tocmai atunci, de pierderea portavionului *Wasp* și vroia să prevină efectul acelei știri.

„Am o surpriză pentru voi, spuse el marinarilor. S-a întors amiralul Halsey.”

Oamenii au răspuns cu urale. Ori de cîte ori apărea la o trecere în revistă sau la o paradă, Halsey era aclamat cu spontaneitate. Era singurul dintre amiralii Pacificului care obținea asemenea rezultat. Iar un fapt, poate și mai vrednic de luat în seamă, era acela că popularitatea aceasta îl mișca. La auzul aclamațiilor, năvalnicul cu vorbire grosolană și purtări repezite își simțea ochii umezindu-i-se împotriva vrierii sale. La sfîrșitul războiului a declarat că dorește să se urce pe calul alb al împăratului Japoniei.

Din fericire a renunțat la fantezia aceasta, ori poate că nici nu se mai gîndea la asemenea treabă în ziua în care a urcat la bordul navei *Missouri*, aflată în rada portului Tokio, spre a asista la marea ceremonie a predării. Aceasta era, în linii mari, fizionomia lui William F. Halsey. Când a plecat din Pearl Harbor, la sfîrșitul lui ianuarie 1942, „înainta spre

¹ Portretul unui ucigaș (n.t.)

necunoscut cu aproape toate forțele de care dispunea pe atunci flota Pacificului.” Nu avea nici măcar un cuirasat care să-i protejeze portavioanele. Printre spectatorii care priveau formația angajându-se în șenalul de ieșire se aflau cîțiva care știau că Halsey avea să atace inamicul în apele lui. Și se întrebau ce avea să se întîmple dacă flota lui avea să înțilnească cuirasatele japoneze, înarmate cu tunuri de 406. „Iar pe deasupra, scria Fletcher Pratt, nimeni nu știa cum aveau să se comporte echipajele noastre care dispuneau de nave mari, confortabile, în fața japonezilor ce se hrănesc cu glorie și cu pumn de orez.”

Un film documentar în culori, turnat la bordul unui portavion american și intitulat *Combatantul* (în engleză: *The fighting lady*) a fost prezentat în Europa în anii 1945–1946. Prima și unanima reacție a spectatorilor s-a dovedit totodată grosolană și realistă. Reacția aceasta se manifesta printr-un murmur admirativ ori de cîte ori apăreau imagini reprezentînd mîncărurile servite pe portavion, minunata aliniere a sutelor de ouă-ochiuri și de biftecuri, și de tarte multicolore. Locuitorii vechiului continent se înduioșau în fața unei abundențe pe atunci aproape uitată. Apoi, pe măsură ce filmul se derula, concupiscenta lor făcea loc unui alt soi de interes, căci era limpede: nu numai hrana, ci totul se găsea din abundență în portavion, toate obiectele necesare vieții, confortului, meseriei de luptător. Oricine putea ghici, dincolo de portavion, marea bogăție americană, care îngăduia luptătorului să se elibereze de orice grijă materială.

Filmul nu excludea, fără nici o îndoială, intenția de a face propagandă. Ar trebui, pentru a putea veni cu o mărturie într-adevăr convingătoare, să fi fost marinar la bordul unui portavion american. Există totuși numeroase relatări verificabile, precum și fotografii ce pot fi examinate cu atenție; consultarea regulamentelor privind serviciul la bord este de asemenea instructivă; pe scurt, toate informațiile pe care le-am putea culege ne-ar crea ideea că viața la bordul unui portavion american era într-adevăr tot atît de diferită, precum diferite ne sînt amintirile din viața în regiment față

de lucrurile văzute în filmul *Combatantul*.

Să intrăm în amănunte. O imagine familiară a acestor amintiri este aceea a oamenilor „cu tava” aducînd „gamela” – gamela cînd soioasă, cînd plină vîrf (ca în perioada „drôle de guerre”¹), specifică însă vieții militare. Aici, nimic asemănător. Fiecare își ia o tavă la bufetul situat în partea navei în care îi este locul. El arată cambuzierului felurile de mîncare ce-i sînt pe plac și este servit ca într-o *cafeteria*². I se dă un tacîm, își ia singur ceașca cu cafea de la filtrul cel mare și se așază oriunde vede un loc liber. Mesele sînt servite de trei ori pe zi, după cum o îngăduie nevoile operațiilor, iar pentru fiecare masă sînt afectate două ore. Marinarul are voie să mănînce oricînd în răgazurile acestea destinate manevrelor. El mai poate cere să i se dea încă o dată dintr-un fel sau chiar din mai multe. Mănîncă după poftă. Pentru orice soldat sau marinar din alte armate lucrul acesta ar părea aproape de necrezut. Drept este că ne-am putea întreba ce s-ar întîmpla dacă asemenea libertate ar fi acordată unor militari francezi. Hrana are pentru francezi o importanță pe care nu o întîlnim la americani, nici chiar la multe alte popoare. Se pare că marinarii americani se opresc de îndată ce nu le mai este foame. În timp ce mănîncă, ei beau apă și cafea. Filtre mari de cafea se găsesc la bord aproape la tot pasul, și oricine bea, ori de cîte ori pofteste. Nu le-a trecut încă prin minte comandanților americani să-i lase pe marinari să se servească, tot după dorință, și cu băuturi alcoolizate; sau, de i-a bătut cumva asemenea gînd, l-au îndepărtat repede. Niciodată nu se servea la bord vreo băutură alcoolizată, nici ofițerilor, nici celorlalți. Marinarii pot cumpăra la cambuzele de bord și alte băuturi în afară de cafea, de exemplu ape gazoase, precum și înghețată ori unele dulciuri, dar nimic cu alcool. La aceleași cambuze își mai pot procura lucruri de îmbrăcăminte și de toaletă, daruri pentru

¹ Războiul cel ciudat: poreclă dată războiului din 1939–1940, pe frontul din vestul Europei, din pricina calmului ce domnea pe întreg frontul (n.t.)

² Combinație americană între bufet-expres și cafenea (n.t.)

famiiliile și iubitele lor, țigări, jocuri de tot felul, radiouri – tot ceea ce poate ademeni pe cumpărătorul fără de asemănare care este marinarul cu bani în buzunar. De la o vreme cambuzele începuseră să vîndă, clandestin însă, pavilioane japoneze, cucerite zice-se în insule, și alte „trofee” foarte bine imitate. Comandamentul a interzis asemenea trafic. Folosirea aparatelor radio personale a fost tot timpul permisă.

Ascultarea emisiunilor de radio făcea parte din relaxarea îngăduită și chiar recomandată; fiecare putea alege emisiunile care îi plăceau, pînă și radio Tokio în engleză. Fiecare aparat era examinat, pur și simplu, înainte de a fi folosit, de către tehnicienii de bord: spre a se încredința că nu putea produce nici un cîmp magnetic stînjenitor. Nici de cinematograf nu trebuiau lipsiți oamenii. Se dădeau filme de cîteva ori pe săptămînă, pe puntea hangarelor (situată chiar sub puntea de decolare). Cel mai mare succes îl aveau filmele turnate la bord în timpul operațiilor, filme în care oamenii se puteau recunoaște – pe ei sau pe tovarășii lor. Filmele acestea erau date cu deosebire pentru marinarii, care, avîndu-și postul de luptă în interiorul navei, nu vedeau nimic din acțiunile respective. Religia nu era nici ea dată uitării. Puțini necredincioși existau printre americani. Ei asistau, în număr mare, la slujbele catolice și protestante. Mulți se împărtășeau înainte de începerea atacurilor.

O altă impresie menită să stîrnească uimire în rîndurile spectatorilor filmului *Combatantul* era plăcuta libertate ce părea să domnească în ale vestimentației. Cu greu îți venea a crede că toți vlăjganii aceia, atît de puțin îmbrăcați în uniforme, erau totuși militari. S-ar fi zis că fiecare se îmbrăcase după bunu-i plac, de preferință într-o manieră sportivă și cinematografică. Ținutele și culorile acelea diferite produceau un efect nemaipomenit. Situația se explică și prin aceea că, în realitate, oamenii aflați pe mare, la bordul unui portavion american, sînt îmbrăcați în culori diferite, potrivit specialității din care fac parte. Munca este astfel ușurată. Veșmintele sînt de foarte bună calitate, foarte comode, întotdeauna adecvate felului muncii și temperaturii. Varietatea este atît de mare, încît nu există cuvinte care să le

denumescă pe toate. Marinarii poartă îndeobște combinezoane, albastre sau kaki, cu tricouri, și un soi de veste largi sau bluzoane; culoarea tricourilor și a bluzoanelor indică și specialitatea. Vom culege și mai multe informații despre lucrurile acestea, de îndată ce vom urca pe puntea de decolare. Soldații din trupele de marină¹ sînt totdeauna în kaki. Ofițerii poartă pantaloni și cămăși kaki. Își pun cravată neagră la ora dejunului, iar pentru cină îmbracă, ori de cîte ori este posibil, ținuta albă. În timpul zilei mulți ofițeri și ostași stau în șorturi. Cînd nu sînt de serviciu, ei pot veni pe punte ca pentru plajă, adică în șorturi mici și goi pînă la brîu. Toată lumea este încurajată să vină pe punte să facă plajă; mai cu seamă cei care, prin natura serviciului, sînt siliți să stea mai mult în interiorul navei. Dar sînt cu seriozitate puși în gardă împotriva insolației. Deoarece, după cum scrie și la regulament, „este o crimă să devii inapt pentru luptă și muncă din cauza neglijenței”.

O a treia impresie care îi stăpînea pe spectatorii filmului privea disciplina – sau mai degrabă natura relațiilor dintre ofițeri și ostași. Disciplina „militară”, așa cum o cunoaștem în Europa, nici nu apărea. Aveai impresia că ceea ce vedeai nu erau atît militari, cît mai degrabă niște oameni care muncesc în uzină sau, mai exact, niște echipe de sportivi preocupați să realizeze anumite performanțe. Și în cazul acesta ar trebui, pentru a cunoaște cît mai bine situația, să fi fost marinar la bordul unui portavion american. Dar, din cele ce cunoaștem fără greș, apare limpede faptul că natura relațiilor dintre gradați și negradați, la bordul portavioanelor americane, este esențialmente diferită de „șmotrul” inventat de Frederic al II-lea² care, cu anume atenuări și numeroase

¹ Se face de mult timp, atît în România cît și în multe țări, greșeala de a se folosi, în cazul aniversărilor, denumirea de „infanterie (de) marină”. Aceasta există astfel, dar nu în forțele armate ale S.U.A. Acolo există „trupele de marină”, trupele de uscat ale Marinei S.U.A. armată ce cuprinde infanterie, artilerie, tancuri, geniu etc., plus aviație. Și care este cunoscută acolo sub laconicul nume „Marines” (spre deosebire de marină = Navy).

² Rege prusian din sec. XVIII, cunoscut ca teoretician militar.

variante, mai constituie și astăzi baza însăși a acelorași raporturi în rîndurile militarilor europeni. Firește, greșelile grave sînt pedepsite în marina americană cu o severitate cumplită; există îmaiprejurări – treceri în revistă, inspecții, ceremonii – în timpul cărora raporturile dintre gradați și negradați sînt extrem de rigide. Dar în serviciu, în general, natura acestor raporturi este mai mult industrială și sportivă decît militară, fără rigiditate în atitudini. Manifestarea cea mai sigură a acestei tendințe îmi pare să rezide în faptul că, la bordul navelor americane, ofițerii și marinarii primesc aceeași hrană. „Ofițerii nu primesc altă hrană decît ostașii. În caz de nevoie, este interzisă diminuarea rației soldaților, fără a se face același lucru și pentru ofițeri.” Pe cît este cu putință o verificare în acest sens, asemenea dispoziții sînt aplicate cu adevărat. Particularitatea aceasta poate părea puțin importantă pentru cel ce nu posedă o experiență personală în ale vieții militare; ea este, însă, de o mare însemnătate. Marinarul care știe că amiralul și comandantul primesc aceeași hrană ca și el privește altfel îndatoririle și primejdiile ce-i apar în față decît cel care nu ignoră faptul că masa ofițerilor este mult mai aleasă și mai bogată decît a sa. Se înțelege că toate amănuntele acestea nu au fost relatate aici în scop propagandistic, nici chiar admirativ, ci doar ca o constatare. Asemenea dispoziții au, drept izvor, pe deoparte ideea democratică, iar pe de alta o evaluare, poate destul de inteligentă, a condițiilor psihologice menite să scoată dintr-un cetățean cel mai bun luptător posibil într-un război modern. S-ar prea putea, firește, ca sistemul să fie valabil doar pentru americani, nu și pentru alte popoare. Nu asta vrem să știm acum. Singura noastră grijă este să istorisim.

Iată și o altă manifestare de aceeași categorie: echipajul este pe deplin informat asupra operațiilor la care participă nava. În timpul acestora, un ofițer specializat, instalat pe o pasarelă, descrie în fața microfonului tot ceea ce vede, iar spusele sale se aud pe întreaga navă. (Vom vedea îndată cît de mult au fost amplificate comentariile acestea). La bordul navelor europene, în timp de război, marinarii nu știau aproape niciodată încotro merg; adesea, nici majoritatea

ofițerilor. Presupunerile privind destinația navei făceau obiectul unor nesfârșite conversații particulare. (Inamicul este adesea și el informat). Dar de îndată ce un portavion american a pornit pe mare – în afară de unele excepții – comandamentul se și adresează, personal, echipajului spre a-i spune încotro se îndreaptă. Oamenii par mulțumiți că știu lucrul acesta. Comandamentul găsește foarte firesc să o facă, cel puțin ori de câte ori nava se duce direct pe locurile de operații. Astfel, după ce *Enterprise* a ieșit din Pearl Harbor, la sfârșitul lunii ianuarie 1942, comandantul a informat el însuși echipajul asupra faptului că portavionul avea să slujească drept navă-amiral în cea dintâi ofensivă împotriva Japoniei și că se îndrepta spre insulele Marshall. Marinarii se apucară să examineze hărțile Pacificului. Ofițerii de informații de la bord împărțiră piloților hărți și fotografii mărite ale unor obiective, precum și broșuri. Înaintea fiecărei operații aviatorii urmau să primească asemenea documente, de cele mai multe ori foarte precise și bine făcute. Uneori le-au fost date și machete în relief înfățișând toate detaliile obiectivelor, detalii reproduse cu o minuție extraordinară. Dar, la începutul războiului, insulele Marshall se aflau de douăzeci de ani sub stăpânire japoneză. Nimic mai greu decît să culegi informații de la japonezi, realmente obsedați de ideea că orice străin este un spion. (Ei înșiși, de cum se găsesc în țară străină, „culeg” informații). Aceasta înseamnă că documentele privind insulele Marshall erau vechi, împănate de mențiuni îndoielnice. În schimb, poate pentru a le face mai atrăgătoare, broșurile cuprindeau numeroase informații pitorești referitoare la obiceiurile băștinașilor. Toate broșurile privind anumite obiective trebuiau să conțină întotdeauna și asemenea date. Unele dintre ele s-au dovedit folositoare.

Insulele Marshall și insulele Gilbert sînt atoli ¹. Poate că nu există pe suprafața globului lucru mai asemănător cu un

¹ Atol: insulă în formă de inel, în mările calde, alcătuită din resturi de corali (n.t.)

giuvaer, mai ales cînd atolul este privit din avion, în lumina tropicelor. Știm (avem tot dreptul să fi uitat sau să nu fi știut niciodată ceva) că insulele acestea sînt alcătuite din colonii de polipi sau de madrepori – suporturile calcaroase pe care trăiesc implantați corali. Construcțiile acestea coraliene se ridică din adîncimi, din crestele lanțurilor submarine; cînd ajunge la suprafață, coralul, smuls din mediul marin, moare. Rocile calcaroase se pulverizează sub razele soarelui, constituind terenul original pe care marea, vînturile, apele cerului vor aduce nisipul, pămîntul, semințele. Acestea încolțesc, și astfel apare vegetația. Atunci giuvaerul este gata. Un inel de verdeață franjurat cu galben-auriu, tivit în exterior cu spumă albă, țîșnește din întinderea sinilie. Inelul acesta are drept nestemată o pînză de apă, mică mare interioară, deloc adîncă, întotdeauna calmă, minunat de străvezie. Nimic nu mai poate fi adăugat frumuseții exotice a atolului, poate doar florile acelea uriașe, negre, albe sau roșii, neașteptate și ucigătoare, născute din exploziile bombelor.

Atolul poate fi foarte mic (cum este Wake), aproape perfect circular, sau gigantic. Cam toate atolurile din cuprinsul arhipelagurilor Marshall și Gilbert alcătuiesc poligoane neregulate, formate din mai multe insule sau recifuri care înlănțuie pînza de apă. Aceasta nu comunică cu oceanul decît prin șenale înguste și constituie ades un strașnic loc de ancorare; cea din atolul Kwajalein, în arhipelagul Marshall, are aproape 100 kilometri lungime pe 50 lățime. *Enterprise* și navele care îl însoțeau se îndreptau cu 25 de noduri spre atolurile acestea ocupate și întărite de către japonezi.

Am mai spus că portavionul nu se deplasează în timpul zilei decît înconjurat de o dublă acoperire: aeriană, la înălțime – împotriva avioanelor inamice, joasă – împotriva submarinelor. Prin urmare, de mai multe ori pe zi, avioane își iau zborul de pe puntea superioară și aterizează tot acolo. Spectacolul acestor manevre nu poate fi asemănat cu nici un altul.

Înainte de apunare, avioanele se rotesc în văzduh, pe deasupra navei, într-un spațiu ideal denumit circuit de

aterizare. Dacă urcăm din interiorul *Enterprise*-ului și ajungem pe una din pasarelele suprastructurii („insula”), descoperim chiar sub noi un minunat spațiu liber de 246 metri lungime și 25 lățime, care se deplasează cu mare viteză deasupra mării. Puntea de zbor se deplasează cu aproape cincizeci de km pe oră și împotriva vântului. Nu trebuie uitat nici o clipă lucrul acesta. Tot ceea ce apare pe punte în clipa decolării sau a apunării se găsește plasat instantaneu în inima unui fluid în mișcare, împins, presat de fluidul acesta împotriva căruia trebuie să mergi aplecat și care imprimă tuturor mișcărilor omenești un caracter ciudat, de parcă o greutate orizontală ar tinde să o înlocuiască pe cealaltă. Pentru moment, scena este încă goală. Un glas coborât din înalțuri, ca în scenele biblice, se adresează vidului acesta: „*Prepare to land planes* (pregătiți-vă pentru apunarea avioanelor)”. Este megafonul controlului de zbor. Peste câteva secunde: „*Land planes* (apuntați avioanele)”. La o fungă¹ de pe „insulă”, un pavilion roșu este coborât, altul alb urcă. Un avion a părăsit circuitul de aterizare și se apropie de partea dinapoi a navei. Pe navă intră în joc primul actor, și anume ofițerul cu aterizările. Stă în picioare pe o platformă îngustă înclinată deasupra mării, la babord, și privește în spate la avionul care sosește.

Ofițerul cu aterizările dirijează avionul, agitînd, conform unui cod precis, semnalizatoare de culori țipătoare pe care le ține în mîini. Semnalizatoarele acestea nu reprezintă suprafețe plane, ci mai degrabă niște grătare de care sînt fixate panglici înguste ce se întind în vînt formînd suprafețe vizibile piloților. Manevra ofițerilor cu aterizările creează pe loc impresia unei activități artistice. Te duce cu gîndul la arta matadorului care își atrage antagonistul în poziția cea mai convenabilă, cu ajutorul acelei *muleta*² – cu deosebirea că în

¹ Parîmă fixată de o vergă mobilă a unei nave cu pînze; folosește la ridicarea și coborîrea vergii. Face parte din grupul manevrelor curente ale unei nave cu pînze (n.t.)

² Pînza roșie cu care sînt întăriți taurii (n.t.)

cazul nostru antagonistul trebuie salvat. Este mai mult decît o tehnică, este într-adevăr o artă, în primul rînd din cauza elementului uman întotdeauna variabil asupra căruia se exercită. Există pentru piloți o tehnică a apurării, dar fiecare își are temperamentul său. Iar împrejurările diferă. Aviatorul care nu mai are benzină sau care se simte epuizat nervos în urma luptei, nu apurtează ca după o patrulare obișnuită. Mai există și cel care sosește rănit sau cu avionul avariât. Ofițerul cu aterizările trebuie să deslușească diferențele acestea și, cel mai adesea, să le simtă. Rana pilotului nu este întotdeauna vizibilă de pe punte, nici avaria avionului. Dar felul de a zbura și de a se prezenta pot fi văzute. Ofițerul cu aterizările trebuie să înțeleagă sau să bănuiască ce anume se petrece, și să-l ghideze pe pilot în consecință. Uneori acesta ne poate apura dintru început. Avionul trece ca un tunet pe deasupra punții, descrie un cerc și se întoarce prin spate. Ofițerul cu aterizările îl reia, îl prinde din nou în sugestia mișcărilor sale; iar uneori îl ghidează cu atîta precizie, cu o înțelegere atît de clară, încît spectatorii au impresia că sugestia se materializează, de parcă anume fire ar lega avionul de cele două rachete viu colorate. Este vorba de o adevărată artă. Noaptea, acel ofițer își înlocuiește semnalizatoarele prin baghete luminoase. Se înțelege de la sine că în cazul acesta dificultățile sporesc. Mulți ofițeri cu aterizările au devenit celebri în marina Statelor Unite.

Cînd avionul ajunge chiar deasupra punții și într-o poziție bună, ofițerul cu aterizările dă semnalul de „tăiere”. Pilotul oprește motoarele, avionul atinge puntea, rulează puțin; un cîrlig de sub coadă se prinde de unul dintre cablurile elastice întinse de-a curmezișul punții. Oprirea este rapidă. Dar abia și-a prins avionul cîrligul în cablu, că începe a doua parte a spectacolului. Grupuri de oameni de toate culorile țîșnesc din marginile pistei și aleargă spre avion. Se năpustesc spre el, pentru a-l împinge înainte sau spre un ascensor (există trei ascensoare, fiecare avînd suprafața unui teren de tenis; suprafețele acestea se adaptează perfect la punte), ca să-l poată realimenta, revizui, adică să se ocupe de

el din toate punctele de vedere. Oamenii aceștia poartă tricouri, bluzoane, iar uneori căști din pînză de culori diferite; semnalizatorii de trafic și cei ce pun și supraveghează balizele sînt în galben, echipele de abordaj în verde, cele de muniții și combustibil în roșu aprins, muncitorii necalificați în albastru, pompierii în alb, mecanicii – „patronii de aparate” – în cafeniu. Toate grupurile acestea colorate se deplasează cu iuțeală pe punte, în timp ce un al doilea conducător de joc, semnalizatorul de trafic, dirijează mișcările avionului apunat. Puntea se împarte în mai multe zone. În fiecare dintre acestea, un semnalizator de trafic preia controlul fiecărui avion, de îndată ce ajunge pe teritoriul său. Și el își comandă echipa prin gesturi (fără instrumente). Cu spatele spre vînt, pieziș, el își agită brațele, iar bustul său, galben țipător și întregu-i trup execută, în mișcări bine stabilite, un dans mai puțin impresionant decît ceea ce sugerează ofițerul cu aterizările, dar destul de artistic și el. În același timp, în trupa aceasta multicoloră, se năpustește un singuratic în kaki, purtător al unei table negre pe care sînt înscrise cu cretă enigmaticele cuvinte: „*Any contact ?*”¹ pe care le arată pilotului. Ca să-l întrebe dacă a văzut vreun dușman. „Nu”, face pilotul semn din cap, în timp ce i se trage avionul. Un alt avion se și apropie între timp dinspre pupa.

Înainte de a-și lua zborul, avioanele sînt grupate în partea dinapoi a navei. Corespondentul ofițerului cu aterizările este ofițerul cu decolările, cel care răspunde de decolarea avioanelor. El stă pe punte, lîngă „insulă”, iar instrumentul cu care lucrează este fie o baghetă albă, fie un fanion în carouri. Primul avion sosește pe linia de plecare. Ofițerul cu decolările își rotește instrumentul, ceea ce vrea să spună: „Pornește motorul”. O scurtă privire, menită să-l asigure că puntea este degajată; apoi bagheta se ridică vertical: „Dă-i drumul.” Avionul rulează, decolează, își escamotează roțile de îndată ce a părăsit puntea. Abia a ajuns primul în față, că al doilea i-a și luat locul. Avioanele-torpiloare au aripi rabătute deasupra capului pilotului,

¹ V-ați întîlnit cu inamicul ?

seamănă cu niște coleoptere. Când sosesc la linia de plecare, piloții își coboară automat aripile, fără ajutorul oamenilor de pe punte. Munca de manevrare a avioanelor pe punte este primejdioasă chiar și departe de orice inamic. Se desfășoară în grabă, în vuietul motoarelor și în inima fluidului aerian animat de o viteză aproape întotdeauna mai mare de șaizeci de kilometri la oră (viteza navei plus viteza vântului). Elicele aflate în mișcare sînt coase oarbe. Cu toate acestea, mai ales cînd soarele este darnic, spectacolul decolării și al apunării, dimpreună cu baletul multicolor al echipelor, cu ritualele dansuri ale semnalizatorilor de trafic se dovedește a fi unul dintre cele mai cuceritoare cu putință. L-ai putea privi zilnic, ore în șir, fără să te plictisești. S-a ajuns la o anume frumusețe prin căutarea utilului și, totuși, el răspindește o bucurie neascunsă, am putea spune pașnică... Pentru că este vorba de a ocroti oameni, de a-i apăra împotriva primejdiilor vitezei și gravitației.

Operațiunea din insulele Marshall și Gilbert, precum și cele ce i-au urmat îndată, au fost înfățișate publicului, la vremea respectivă, drept „mari raiduri” ale flotei Pacificului. În realitate, dacă am analiza importanța forțelor angajate, ele erau raiduri mici. Șaptesprezece nave plecau să atace insulele Marshall și Gilbert. Mai tîrziu, în fața insulei Iwo Jima, aveau să se găsească opt sute de nave; la Okinawa, o mie patru sute. Americanii au întreprins primele raiduri, mai întîi pentru a face cu orice preț ceva, unde era posibil, și apoi pentru că se temeau să-i vadă pe japonezi tăind calea vitală Statele Unite–Australia. „Dacă drumul acesta ar fi fost tăiat, Americile s-ar fi văzut izolate, flota practic captivă, iar Statele Unite s-ar fi pomenit în situația boxerului hăituit într-un colț al ringului.” Nu ne va fi cu putință să intrăm în amănuntele operațiilor în care au fost angajate mai multe sute de nave, ceea ce ar impune scrierea a vreo zece volume ca acesta; dealtfel nici nu este scopul nostru. În operațiile acestea mari, oamenii de pe *Enterprise* au avut doar o privire parțială asupra evenimentelor, deși participarea lor a fost uneori nespus de dramatică. În timpul raidurilor celor mici,

Enterprise era, dimpotrivă, creierul și inima operațiilor.

Forța navală utilizată împotriva insulelor Marshall și Gilbert era alcătuită din două grupări operaționale: 1. Portavionul *Enterprise*, protejat de 3 crucișătoare grele și 6 distrugătoare; 2. Portavionul *Yorktown*, protejat de 1 crucișător greu, de un crucișător ușor și de 4 distrugătoare. Viceamiralul Halsey, comandantul formației, își avea pavilionul la bordul lui *Enterprise*. Gruparea operațională nr. 2 era comandată, începînd cu *Yorktown*, de către contraamiralul Frank J. Fletcher. Obiectivele erau: insulele Roi și Kwajalein, în atolul Kwajalein; atolurile Wotje, Jaluit, Mili; de asemenea Taroa, principala insulă a atolului Maloelap; atolurile acestea fac parte din arhipelagul insulelor Marshall. În arhipelagul învecinat cu „Gilbert”, obiectivul îl constituia atolul Makin. Toate obiectivele acestea trebuiau bombardate aerian; Wotje și Taroa trebuiau să fie, pe deasupra, și pisate cu tunurile. Grupul tactic cel mai apropiat (*Enterprise*) trebuia să atace obiective renumite, dintre cele mai fortificate, ca de pildă: Roi, Kwajalein, Wotje, Taroa; grupul tactic numărul 2, pe celelalte. De la Wotje la Makin, distanța este de aproape 400 mile marine, adică 740 kilometri; Taroa se află la 150 mile (277 km) de Kwajalein. Nu trebuie să pierdem din vedere distanțele acestea, dacă vrem să ne formăm o idee oarecum generală despre operație. Cele două grupări operaționale navigau fără să se vadă una pe alta. În ziua de 31 ianuarie, drumurile lor s-au depărtat, fiecare îndreptîndu-se spre mănunchiul său de obiective. Planul prevedea ca cele două portavioane să se afle într-o anume poziție, care să îngăduie avioanelor lor să lovească țintele respective la 1 februarie, cu cincisprezece minute înainte de răsăritul soarelui.

Ceas de ceas *Enterprise* pătrundea tot mai adînc în zona controlată de japonezi. Timpul era luminos, însorit. Gruparea operațională înainta pe o mare cu adevărat pustie, păstrînd consemnul de interdicție radio. Pe cer, nimic; doar cîțiva nori cocoțați la peste 6 000 de metri. Apărarea aeriană rămînea în afara văzului. După-amiaza era pe sfîrșite. Un avion stingher

se ivi la orizont, în chiar spatele grupării operaționale. Se afla la 35 de mile și, cu toate acestea, veghea de pe puntea superioară a portavionului îl descoperi îndată; la scurtă vreme după aceea oamenii care se aflau pe punte îl zăriră și ei, în timp ce veghea îl identifica: era un bombardier japonez. Avionul țîșnise la orizont și urma o cale oarecum perpendiculară cu cea a grupării operative. Pe marea calmă, uriașele siaje ale navelor trebuie să se fi putut desluși în urmă pînă foarte departe. Toată lumea ațîntea cu privirile avionul japonez. *Enterprise* nu se mai afla decît la 215 mile de Wotje. Dacă japonezul avea să observe siajul, forțele aeriene din arhipelagul Marshall aveau să se năpustească asupra grupării operaționale.

Firește că Halsey și-ar fi putut trimite avioanele împotriva japonezului; dar ar fi fost o nebunie să-și închipuie că acesta s-ar lăsa atacat, că ar fi coborît ori chiar numai apropiat, fără să alerteze baza din Marshall; deci, nimic de făcut. De pe puntea sa Halsey urmărea prin binoclu avionul japonez, întrebîndu-se dacă nu cumva s-ar putea face totuși ceva. Japonezul nu devia de la drumul său. Poate că nu băgase de seamă siajele. Poate că nici unui japonez nu i-ar fi trecut prin minte, în perioada aceea de derută americană, că nave de-ale acestora s-ar fi putut aventura atît de adînc în zona japoneză. Halsey își lua binoclul de la ochi și nu dădu nici un ordin. Nu mult după aceea avionul dispăru. Soarele scăpata în dunga zării.

Enterprise schimbă de drum cîteva clipe, spre a culege (cu vîntul din față) avioanele din acoperirea sa aeriană care se întorceau, apoi puse din nou capul pe Wotje. O lună rotundă se ivi înainte ca bezna să se fi înstăpînit. De pe puntea *Enterprise*-ului navele escorteare puteau îi văzute aproape tot atît de bine ca în plină zi. Gruparea operațională înainta pe mare cu 25 de noduri. Marea era cînd gâlbuie, cînd verzuie ca un metal coclit, după direcția în care priveai. Fiecare navă stîrnea în urma ei o dîră foarte albă, iar lîngă etravă o mustață de asemenea albă.

În timpul nopții gruparea operațională Halsey se împărți. Un grup comandat de contraamiralul Raymond A. Spruance,

alcătuit din crucișătoarele grele *Northampton* și *Salt Lake City*, plus un distrugător, care urmau să bombardeze Wotje, se depărta pentru a ataca insula venind din direcția socotită cea mai neașteptată pentru japonezi: din Japonia.

Crucișătorul greu *Chester*, însoțit de două distrugătoare, viră spre Taroa. Portavionul rămase singur cu trei distrugătoare.

La bordul navei *Enterprise*, operația începu la 1 februarie, ora 1,50 prin adunarea tuturor oamenilor care lucrau la popotă și a tuturor ospătarilor. Fusesse prevăzută o masă specială: biftec, ouă cu șuncă, cartofi pai, cafea. La ora trei avu loc apelul piloților și a personalului însărcinat cu dirijarea avioanelor. Oamenii aceștia dejunară la 3,15. Unii au afirmat spontan, după aceea, că nu se atinseseră de bucate. Puțini dintre ei auziseră vreodată tunul inamicului.

La 3,35, în timp ce echipele de manevrare urcau spre hangare și pe punte, aviatorii se duseră în așa-zisele „camere de așteptare”, un soi de încăperi climatizate, situate chiar sub puntea de decolare, asemănătoare cu sălile de cinematograf din pricina confortabilelor rînduri de fotolii din piele. În fața acestora se afla un ecran luminos, pe care se găseau înscrise comunicările destinate aviatorilor; așezați în fotolii și îmbrăcați în costumele de zbor, aceștia primiră ultimele instrucțiuni. Apoi, după ce sirenele chemară echipajul la posturile de luptă, ei urcară pe punte.

Spre vest luna era încă sus pe cer. Partavionul înainta cu viteza lui maximă, spre a ușura decolarea, căci vînt ioc. Aviatorii se îndreptară spre aparatele masate la pupa și urcară în carlingi. În fața avioanelor strînse unele într-altele, precum niște animale înfricoșate – sau înfricoșătoare – se întindea pista lungă îmbăiată de razele lunii. Un glas răsună în difuzor: „Depărtați-vă de elice... Să pornească motoarele”. Doar cîteva secunde se scurseră și un vuiet, vuietul a șaptezeci de avioane încălzindu-și motoarele, se înălță din masa aceea compactă. Glasul din difuzor deveni nespus de puternic: „*Pregătiți să lansați avioanele... Lansați avioanele*”. Un avion se afla pe linia de pornire. Lîngă „insulă”, la mijlocul punții, se rotea bagheta luminoasă a ofițerului cu decolarea. O flacăra de un albastru electric țîșni din țeava de

eșapament a avionului; bagheta luminoasă împunse aerul; avionul rulă pe pista scaldată în lumina lunii, coada i se ridică; se și afla deasupra mării. Pe linia de pornire un al doilea avion își scuipa din eșapament flacăra albastră.

Iată ce avioane își luaseră zborul. Persoanele care nu pot suferi detaliile tehnice pot sări peste paragraful acesta, deși ar avea aici prilejul să-și facă o idee privind felul avioanelor utilizate la bordul portavionului *Enterprise*. Firește, nu vom mai repeta caracteristicile respective. Ele sînt complete și exacte, în măsura în care unele date militare sînt cunoscute în străinătate. Așadar, au decolat mai întîi 36 S.B.D. sau avioane Douglas „Dauntless”. Sînt bombardiere în picaj, monoplane bilocuri, cu o anvergură de 12,35 m, acționate de un motor de 950 cai putere și posedînd frîne aerodinamice pentru picaj, armate cu două mitraliere în față și cu una în spate. Fiecare ducea cu sine cîte o bombă a 500 livre și două a cîte 100. Au decolat apoi 9 avioane T.B.D. sau Douglas „Devastators”. Acestea sînt avioane-torpiloare, monoplane, cu trei locuri, avînd o anvergură de 15,25 m, un motor de 850 cai putere, o viteză de 370 km și o autonomie de 5 ore. Fiecare purta în ziua aceea nu o torpilă, ci trei bombe a 500 livre. După aceea mai decolă un Dauntless. Grupul acesta avea drept obiectiv insulele Roi și Kwajalein, în atolul Kwajalein. Pe cînd trecea în formație pe deasupra portavionului, decolară 6 avioane de vînătoare F4F.3 și F4F.4 sau Grumman „Wildcats” avînd drept destinație Taroa. Acestea erau monoplane monolocuri cu o anvergură de 11,45 m, cu un motor de 1 200 cai putere, cu o viteză de 575 km și o autonomie de 3,45 ore. Fiecare ducea cu sine o bombă de 100 livre. Toate avioanele acestea pot părea relativ încete și greoaie pentru puterea lor. Avionul Wildcat cîntărește aproape 4 tone; T.B.D-ul, 3 200 kg; Dauntless-ul, 3 330 kg. Este necesar ca avioanele utilizate la bordul portavioanelor să fie înainte de toate puternice, mai puternice decît cele terestre, spre a rezista efortului impus de apunare și de oprirea bruscă. În desfășurarea ulterioară a războiului au intrat în funcțiune și avioane mai rapide decît cele enumerate aici. Wildcat a fost înlocuit cu avionul de vînătoare F6F,

Grumman „Hellcat”, echipat cu un motor de 2 000 cai putere și atingînd, pare-se, viteza de 740 km la oră; avionul Hellcat poseda 6 tunuri de 50 calibre cu tragere automată în aripi. Urmașul lui T.B.D. a fost avionul torpilor T.B.F, Grumman „Avenger”, monoplan cu trei locuri, acționat de un motor de 1 600 cai putere și puternic armat: 2 mitraliere sincronizate pentru tragere prin elice, două piese de 50 calibre, aflate sub o cupolă pivotantă fixată pe spate, un tun mic de 30 mm în coadă. În sfîrșit, Dauntless-ul cedă locul avionului S.B.C., Curtiss „Helldiver”, purtător al acelorași arme aproape ca și predecesorul său, dar echipat cu un motor de 1 700 cai putere.

Unul dintre avioanele de vînătoare destinat acțiunii din Taroa se pierdu la decolare. A fost văzut rulînd, depășind marginea prova a punții; apoi, în loc să se ridice, căzu greoi în mare. O mulțime de oameni din echipaj alergară de-a lungul punții, dar *Enterprise* nu manevră. Unul dintre distrugătoarele escortei ieși din dispozitiv și sosi în mare viteză. Dar avionul se scufundase, iar pilotul nu putuse ieși din cabină.

Spre vest luna cobora la orizont: spre est, o altă lumină începea să tivească zarea cu aur. În spate putea fi deslușită silueta joasă a distrugătorului rămas încă pe locul accidentului. La bordul navei *Enterprise* fu dată plecarea pentru alte avioane de vînătoare. Șase dintre acestea decolară (fără bombe), în direcția Wotje. Crepuscularele licăriri de lumină deveniră tot mai clare, preschimbîndu-se în auroră.

Ultimul avion părăsise puntea de zece minute. Oamenii încetară de a se mai uita spre spate, unde distrugătorul își continua cercetarea, căci acum începuse a fi zărit Wotje, sub un cer noros. Mai mulți spuseră că vedeau avioane ieșind din nori chiar pe deasupra insulei Wotje. Un fir de fum se ridică din insulă, urcînd domol către cer și îngroșîndu-se; apoi un altul. După care, se făcu auzit vuietul surd al exploziilor: crucișătoarele își dezlănțuiseră bombardamentul. Oamenii priveau în direcția Wotje, cuprinși de o mare nervozitate. Deodată, se întoarseră. Auzeau glasurile și strigătele

aviatorilor, de parcă portavionul s-ar fi aflat pe neașteptate în chiar inima bătăliei aeriene.

Era cu neputință de știut numele celui care a avut primul ideea de a amplifica recepția foniei inter-avioane și de a o brânși la megafoanele aflate la bord. Denumirea invenției n-a fost trecută nicăieri. Din punct de vedere psihologic însă, ideea sa este dintre cele mai grozave ce s-au ivit în timpul celui de-al doilea război mondial. Luptele aeriene aveau să se desfășoare uneori la mare distanță de portavion, iar echipajul avea totuși să asiste la ele. Asemenea unor ascultători la radio care își iau note pentru reportaje privind întâlniri sportive. Este limpede că audierea unei bătălii aeriene – nu aceea a unei demonstrații sau a unui simulacru, ci a unei bătălii reale, cu avioane doborâte și oameni uciși – este mai dramatică și mai pasionantă decât aceea a oricărui meci de box sau de fotbal.

În timpul luptei și uneori în afara acesteia, piloții comunică între ei prin fonia pe unde scurte. Expunerea amănunțită a disciplinei acestor transmisii din timpul zborurilor de recunoaștere sau de cercetare s-ar dovedi plicticoasă. Dar este lesne de înțeles că, de îndată ce te afli în văzul inamicului, poți emite fără nici un inconvenient. În principiu, aviatorii vorbesc între ei folosind un cod. Fiecare avion este identificat printr-un prenume feminin. De pildă: „Allo Agnès, aici Lily. Avion japonez la 280, distanță trei mii de metri.” În realitate, aviatorii folosesc, în afara codului identificării, un argou special care face ca cele discutate să poată fi înțelese de profani. În focul bătăliei ei dau deoparte orice cod și se strigă pe nume: „*Get out of my way, Joe, this big baby is mine!* Dă-te la o parte, Joe, bebelușul ăsta dolofan e pentru mine!... I-am venit de hac măgarului!” Oamenii de pe *Enterprise* auzeau exclamațiile acestea, precum și şuierul proiectilelor ce loveau avioanele, trosniturile, exploziile. Audiția retransmisă era fonia avioanelor angajate în luptă deasupra insulei Kwajalein.

Oamenii de pe puntea superioară auzeau foarte bine. Priveau bombardarea punctului Wotje și, în același timp, ascultau cele ce se petreceau la Kwajalein. Cei din

compartimentul mașinilor și din cel al cazanelor auzeau și ei totul foarte bine. În sala mașinilor unei nave de război aflate pe drum, oamenii nu au mare lucru de făcut, doar să supravegheze cadrane și nivele, să învîrtă cînd și cînd un volan. Americanii sînt foarte educați din punct de vedere radiofonic, radioul face parte din însăși viața lor. Mecanicii și mașiniștii ascultau reportajele, fără să-și dezlipească ochii de la acele indicatoare. Acțiunea aeriană de la Kwajalein a fost urmărită pînă și în bucătării și oficii de către ospătari. Rîdeau dezvelindu-și dinții albi, ori de cîte ori se înțelegea că un avion japonez fusese doborît, că o navă de-a inamicului fusese lovită; apoi își rostogoleau ochii în orbite, cînd piloții tăceau pentru un timp și cînd nu se mai auzea decît vuietul luptei. În compartimentele etanșe cele mai îndepărtate existau echipe de intervenție și de incendiu, ai căror oameni nu aveau ce face la posturile lor de luptă cîtă vreme nu se ivise nici o avarie; nu aveau nimic de făcut, doar de așteptat. Adunați în grupuri mici prin cabinele lor, la fel de puternic luminate ca și celulele condamnaților la moarte, avînd pe cap căști speciale și îmbrăcați cu combinezoanele de azbest care îi făceau să semene cu niște roboți, se așezaseră pe jos, aliniați de-a lungul pereților și ascultau, asemenea celor din adîncurile navei, glasurile aviatorilor angajați în lupta ce se desfășura pe deasupra atolilor, la 200 kilometri distanță.

Am în față o fotografie a insulei Wotje, luată dintr-un avion de recunoaștere, la scurtă vreme după începerea bombardamentului, pe cînd în văzduh urcau doar cîteva fuioare de fum. Insula are forma unei banane foarte arcuite. În apa lagunei din găoacea curbei poate fi deslușit debarcaderul. Partea axială a bananei este acoperită de o vegetație (cocietieri) ce pare densă. Se disting și piste de ciment ale aerodromului. Celelalte instalații sînt aproape invizibile. Sinistră trebuie să fi fost viața pe atolurile alese de japonezi drept baze. Un furnicar mic, răscolind nisipul și cimentul, prizonier în albastra imensitate. Atît de mare era la japonezi obsesia spionajului, încît sîntem înclinați să credem că nu repatriau niciodată pe muncitorii folosiți la lucrările

din atoli, cel mai adesea coreeni.

Şase vînători de pe *Enterprise* fuseseră trimişi deasupra insulei Wotje, cu misiunea de a atrage asupra lor atenţia duşmanului, în timp ce crucişătoarele urmau să-şi dezlănţuie bombardamentul. Surpriza se vădi totală. Vînătorii ajunseră şi mitraliară opt sau nouă vase de escortă aflate la ancoră în apele lagunei, apoi mitraliară aerodromul. Japonezii fugeau care încotro. Vînătorii trecură de mai multe ori pe deasupra aerodromului mitraliind, în timp ce japonezii erau preocupaţi cu decolarea cîtorva avioane Zero. Tunarii apărării antiaeriene îşi armaseră în sfîrşit bateriile, îndreptîndu-şi ţevile în direcţia voită. Pămîntul li se cutremură sub picioare: era prima salvă a crucişătoarelor. Cele dintii coloane de fum se înălţară în văzduh. Toate instalaţiile fură strivite, toate navele distruse. Mai tîrziu, în cursul dimineţii, mai sosiră opt avioane Dauntless, cu scopul de a desăvîrşi treaba. Dar nu mai găsiră nimic. „Totuşi bombardară tot ceea ce se mai afla în picioare pe suprafaţa insulei.” Fuseseră doborîte patru avioane Zero, iar americanii nu pierduseră, deasupra insulei Wotje, nici un om. Bătălia desfăşurată deasupra insulelor Marshall s-a dovedit, în general, uşoară. Nu era încă vorba decît de a bombarda baze japoneze şi nicidecum de a debarca. Iată desfăşurarea aproximativă a operaţiei, văzută sau mai degrabă auzită de punctul de comandă al aviaţiei de pe *Enterprise*, cu care comandanţii de escadrile păstrau legătura radio. Raportul exact al comunicărilor lor există, fireşte, dar nu a fost publicat. Dealtfel reprodus ca atare el ar fi prea tehnic şi mai greu de înţeles din pricina codului folosit în desemnarea obiectivelor şi a atacatorilor. Enumerarea de mai jos a fost reconstituită pe baza elementelor cunoscute. Poate părea-va totuşi oarecum abstractă. Este însă necesar să cunoaştem, o dată măcar, un asemenea document, fie şi numai pentru a ne forma o idee, generală oarecum, despre un atac aerian declanşat de pe un portavion. În cazul de faţă o facem chiar uşor, dat fiind că este vorba de o operaţie prea puţin importantă. După aceea va trebui să renunţăm din ce în ce mai mult la aceasta, spre a nu transforma capitolele

istorisirii de față în diagrame de gară reglementatoare. Dar aspectul problemei există și nu poate fi lăsat deoparte. Iată deci:

1. – Căpitan de rangul 2 Jim Gray, comandantul escadrilei alcătuită din cinci avioane de vânătoare avînd destinația Taroa, raportează că se află deasupra obiectivului. Acesta este mult mai important decît lăsaseră să se prevadă informațiile. Este o bază aeriană completă, cu rezervoare, cu construcții mari, cu mai multe piste. Pe aerodrom sînt vizibile 14 bombardiere bimotoare și 14 avioane de vânătoare. Escadrila începe să-și largheze bombele a 100 livre, în ciuda atacului unei patrule japoneze ivită dinspre mare. Gray doboară două avioane Zero. Alte avioane inamice sînt nimicite la sol.

2. – 6,45. Gray către *Enterprise*: „Se vede crucișătorul *Chester*. Avionul său de observație ni se alătură. Nici o veste de la formația de 46 avioane destinate atolului Kwajalein.

3. – Escadrila celor 6 avioane de vânătoare fără bombe sosește deasupra insulei Wotje și mitraliază.

4. – 6,58. Căpitanul de rangul 2 Howard L. Young, comandantul formației de 46 de avioane, raportează: Formația s-a scindat în două pe cînd se apropia de atolul Kwajalein, cele 36 Dauntless se îndreaptă spre insula Roi (la nordul acestui atol). Cele 9 Douglas (torpiloare armate cu bombe) se află acum deasupra insulei Kwajalein (la sudul atolului, la o distanță de 100 kilometri de Roi). Obiectivul este foarte important. La ancoră: 2 crucișătoare, 1 distrugător, 2 hidroavioane, 3 petroliere, 5 submarine amarate la nava lor de alimentare, un pachebot mare transformat în transportor de trupe, mai multe cargouri. Cele 9 Douglas încep să bombardeze.

5. – 7. Cele 37 Dauntless atacă Roi. Din nefericire, prima oară au trecut pe deasupra obiectivului lor, fără să-l recunoască (ceață) și au trebuit să facă stînga-mprejur. Astfel japonezii au cîștigat cîteva minute, timp în care avioanele lor de vânătoare au putut decola. Căpitanul de rangul 2 Hallsted Hopping, comandantul grupului, a fost doborît. Ceilalți aviatori atacă aerodromul din Roi bombardînd „în glisadă”, în

timp ce apărarea antiaeriană trage. Mai multe bombardiere japoneze sînt pe loc distruse la sol; altele își iau zborul.

6. – Căpitanul de rangul 2 Howard L. Young (aflat deasupra insulei Kwajalein) către maiorul William R. Hollingworth (deasupra lui Roi): „Luați cu voi 18 Dauntless-uri și veniți aici.”

7. – Formidabilă explozie pe Roi: un stoc de muniții sare în aer, dispărînd cu totul și pustiind cele din jur. Escadrila Hollingworth se detașează spre insula Kwajalein.

8. – Atacatorii lui Roi se întorc spre *Enterprise*, după ce și-au îndeplinit misiunea; sînt urmăriți de vînătoarea japoneză. Un Zero și două bombardiere japoneze sînt doborîte. În insula Roi, ard rezervoarele de benzină, postul de radio este distrus, precum și majoritatea instalațiilor.

9. – Este aproape 7,10, Howard L. Young către *Enterprise*. „Obiective convenabile pentru bombe grele în rada Kwajalein”.

10. – 7,11. Avioanele Douglas care au atacat Kwajalein se întorc spre *Enterprise*, după ce au distrus, în treisprezece minute: 9 cargouri, 2 hidroavioane cvadrimotoare, precum și instalații de pe țărm.

11. – 7,13. Vînătorii care au bombardat Taroa nu mai au benzină și se întorc spre *Enterprise*.

12. – 7,15. A început bombardarea insulei Taroa de către crucișătorul *Chester*. Vînătorii care au bombardat Wotje se întorc spre *Enterprise*.

13. – 7,19. Cele 18 Dauntless comandate de Hollingworth (venind dinspre Roi) au sosit deasupra insulei Kwajalein. Bombardează în picaj. Apărare antiaeriană intensă, dar puțin eficace. Unul dintre crucișătoarele japoneze (crucișător nou, ușor, antiaerian) este lovit de 2 bombe a 500 livre. Unul dintre submarine, lovit, se scufundă atît de repede, încît aproape că trage după el și nava sa alimentatoare, de care era amarat. Un alt submarin explodează. Distrugătorul se frînge în două și se scufundă. Pachebotul cel mare ia foc.

14. – Ca urmare la mesajul lui Young („Obiective convenabile pentru bombe grele în rada Kwajalein”), Halsey ordonă decolarea a 9 Douglas-uri (torpiloare), armat fiecare

nu cu bombe grele, ci cu cîte o torpilă. Avioanele acestea se înalță imediat și sînt comandate de maiorul Lance W. Massey.

15. – Este aproape 7,30. Se încheie bombardarea atolului Kwajalein de către escadrila Hollingworth. Avioanele pun capul pe *Enterprise*.

16. – 7,40. Se încheie bombardarea insulei Taroa de către crucișătorul *Chester*.

17. – 8,20. Cele 9 avioane-torpiloare (escadrila Massey) sosesc deasupra atolului Kwajalein. Atacă la mică înălțime, contraatacate de vînătoarea japoneză. Massey ordonă ca trei avioane să se năpustească asupra crucișătorului ușor japonez care se îndreaptă spre șenal. Celelalte 6 zigzaghează, își lansează torpilele și pleacă. Rezultatele obținute la Kwajalein: 2 submarine și 1 distrugător scufundate, 1 crucișător grav avariat, 1 transportor greu (pachebot) făcut inutilizabil, 3 petroliere mari distruse, precum și mai multe cargouri și 2 transportoare mici, 2 hidroavioane mari nimicite. La sol, 3 impacturi cu bombe a 500 livre asupra magaziiilor și instalațiilor.

18. – Un grup de 9 Dauntless decolează de pe *Enterprise* cu destinația Taroa.

19. – Escadrila lui Hollingworth (venind din Kwajalein) trece pe deasupra insulei Taroa unde îl găsește pe inamic fără apărare, întrucît japonezii socoteau atacul terminat. Avioanele acestea bombardează în picaj, distrugînd avioane la sol, rezervoare de combustibil și numeroase instalații. Explodează un stoc de benzină. Escadrila Hollingworth se întoarce înapoi pe *Enterprise*.

20. – 8,52. Crucișătoarele *Northampton* și *Salt Lake City* desăvîrșesc bombardarea insulei Wotje.

21. – Grupul celor 9 Dauntless (a se vedea punctul 18) se întoarce spre *Enterprise*, după ce a supus insula Taroa unui al treilea bombardament aerian.

22. – Mai tîrziu. Opt Dauntless se duc să desăvîrșească distrugerea instalațiilor din Wotje.

Nimic nu-l poate împiedica acum pe cititor să se dăruie unui slab efort de imaginație, spre a-și reprezenta fiecare

dintre acțiunile individuale. Sumedenie de istorisiri de-ale piloților de pe bombardiere au fost publicate; au fost date și filme turnate la bordul avioanelor; se pot vedea exploziile ce se nasc în punctele de cădere, asemenea unor gheizere de pământ, de foc și fum. În afară de goana-i meteorică și de gloanțele trasoare ale avioanelor care îl atacă, pilotul nu mai vede nimic altceva. Ori de câte ori se lasă asupra unui obiectiv, pilotul bombardierului în picaj vede cum pământul (sau suprafața mării) se cascadează ori îi vine în întâmpinare cu o viteză nebunească, legănându-se ușor; iar în clipa „cabrării”¹ nu mai vede nimic: mitraliorul din spate observă efectul bombei. Echipajele avioanelor-torpiloare sînt cele care, de fapt, rămîn cel mai mult în chiar miezul celor mai înviforate situații. Aparatele lor sînt încete și sînt nevoite să-și lanseze torpilele în zbor orizontal, la foarte mică înălțime. Adesea pot desluși foarte limpede tunurile navelor țintindu-i. În mod firesc, ele nu acționează decît sub protecția unei escorte de avioane de vînătoare. În clipa în care Halsey ordonă decolarea a 9 avioane-torpiloare spre Kwajalein, fără a mai adăuga nimic altceva, chipurile mai multor ofițeri se posomorîră. Din fericire avioanele-torpiloare atacate manevră bine și norocul le surise. Vînătorii japonezi din Kwajalein nu erau la înălțimea campionilor care atacaseră Pearl Harbor. Toate avioanele-torpiloare se întoarseră la bază, cîteva dintre ele cu avarii. Americanii au pierdut cu totul 5 avioane în atacul asupra insulelor Marshall, număr în care se include și avionul de vînătoare care s-a prăbușit în mare la decolare. Au fost uciși 11 aviatori, iar răniți 4. În timpul bombardării insulei Taroa, crucișătorul *Chester*, atacat în mai multe rînduri de bombardamente în picaj, fu lovit de o bombă; au rezultat 8 morți și 34 de răniți.

Între timp gruparea operațională nr. 2 (Fletcher) opera separat. Japonezii i-au opus mai puțină rezistență decît natura. În timp ce se aflau la jumătatea drumului spre

¹ În principiu, în aviație, orice manevră de picaj se compune din coborîrea (picarea) propriu-zisă și reluarea înălțimii, aceasta denumindu-se și „cabraj” (n.t.)

obiectivele lor, avioanele de pe *Yorktown* fură surprinse de o vijelie zăludă – întunecat simbură de furtună, zebrat de fulgere, spărgîndu-se în şuvoiuri de ploaie. Formația se împărți în secții care păstrară, cu chiu cu vai, legătura între ele. Toată lumea se regăsi apoi, într-o clipă de înseninare. Dar o nouă furtună, mai puternică decît prima, îi întâmpină înainte de Jaluit. Adesea, în zona din preajma ecuatorului, cerul este presărat de furtuni nu prea întinse, aflate într-un veșnic du-te-vino. Avioanele de pe *Yorktown* se pomeniră din nou dispersate. Unele zburau la 15 metri, la rasul valurilor; altele în inima acelei mase furtunoase, în pilotaj fără vizibilitate. Șase avioane-torpiloare nu s-au mai întors niciodată. Atolurile au fost în sfîrșit atinse și devastate, potrivit programului. Obiectivele atacate nu s-au relevat, nici pe departe, la fel de interesante ca cele desemnate avioanelor de pe *Enterprise*.

Toată dimineța *Enterprise* navigase prin preajma insulei Wotje. La ora 12 crucișătoarele și distrugătoarele reveniră la portavion, astfel că gruparea operațională puse capul pe Pearl Harbor. La bordul *Enterprise*-ului oamenii încercau un simțămînt de victorie ușoară și de impunitate.

La ora 13, un grup de 5 bombardiere japoneze, în formație de V, ieși dintr-un nor, la 2 000 metri prova-tribord. Apărarea antiaeriană de pe toate navele începu să tune. O formidabilă piramidă de proiectile țîșnea din gruparea operațională, umplînd cerul. Oamenii de pe *Enterprise* erau stăpîniți de impresia că cei cinci japonezi aveau să se prefacă pe loc în pulbere. Dar ei își vedeau de drum, fără să le pese de nimic. Răsbubuiturile artileriei se dovedeau nefolositoare. În vîltoarea adevăratei lupte tunarii uitau regulile tragerii asupra unor ținte remorcate. Vînătorii din acoperirea aeriană nu puteau ieși întru întâmpinarea inamicului, din cauza antiaerienei propriiei lor flote. Puntea *Enterprise*-ului se înclină: portavionul manevra pentru a naviga în zigzag, iar navele escortoare făceau același lucru. Oamenii deslușiră zgomotul motoarelor japoneze, văzură bombe spintecînd văzduhul, asemenea unor baloane scînteietoare. Jerbe de patruzeci și cinci de metri țîșniră jur împrejurul *Enterprise*-

ului.

Din fericire, cele cincisprezece bombe căzuseră toate în mare. Schijele cele mai apropiate răniră de moarte un maestru timonier și sparseră o conductă de benzină, provocând un început de incendiu. Oameni îmbrăcați în combinezoane de azbest alergau pe punte.

După ce avioanele japoneze lansară bombele, trecură chiar pe deasupra portavionului, la 500 de metri. Deodată, cel care zbura în capul formației viră la stînga, apoi descrie un S, trecînd iarăși pe deasupra navei și se întoarce pe la spate plonjînd, cu toate mitralierele sale scuipînd foc. Creștea cu o iuțelă înfiorătoare, disprețuind rafalele care îl loveau, căzînd, fără doar și poate, ca o piatră. Cuiva îi trecu prin minte să-i privească, preț de o clipită, pe cei care vedeau bolidul venind: fețele tuturor exprimau încremenirea. Fiecare își spunea: „e un avion-sinucigaș”.

Despre „avioanele-sinucigașe”, a căror legendă se răspîndise încă de la începutul ostilităților, vom mai avea prilejul să vorbim. Ele au ființat cu adevărat, dar numai către sfîrșitul războiului. Atunci au existat ca atare, adică decolau știind foarte bine că nu se vor mai întoarce, că piloții lor aveau să se facă una cu obiectivul, dimpreună cu aparatul încărcat de material exploziv. Piloții aceștia se aflau grupați în escadrile speciale. La începutul războiului, nu au existat asemenea escadrile în aviația japoneză. Dar se întîmpla ca unii piloți să hotărască de la sine transformarea atacului lor în „atac-sinucigaș”, fie că, răniți fiind, sau văzîndu-și avionul lovit, înțelegeau că nu se puteau înapoia la bază, fie din simpla dorință fanatică de a-și lovi cu orice preț obiectivul.

Avionul japonez cădea ca o piatră spre puntea *Enterprise*-ului. În clipa în care urma să atingă puntea pupa, oamenii îl văzură aplecîndu-se pe o parte, în timp ce fuselajul îi era ciuruit de proiectile. Lovi pieziș puntea, stîrnind un vacarm de metal frînt; bucăți din el zburară prin aer; tăiat în două, cu o aripă smulsă, avionul japonez lunecă peste bord, răspîndind pe punte un șuvoi de benzină; căzu în mare și pieri. Murray, comandantul *Enterprise*-ului, schimbase brusc de direcție, cu puțin înainte ca bolidul să fi atins puntea

pupa, evitînd astfel ciocnirea directă; în același timp un mecanic, care sărise pe scaunul din coada unuia dintre avioanele parcate pe punte, trăgea de nacelă, spre a ucidă pilotul (mort probabil). Glisînd spre pupa, avionul japonez smulse fuselajul unui avion american aflat în ultimul rînd. Alte pagube nu au mai fost, nici măcar vreun incendiu. Dar emoția fusese puternică. La o bună bucată de timp după dispariția japonezilor, niște tunari se apucară să tragă cu furie, părăindu-li-se că au zărit ceva...

Gruparea operațională își continua drumul. Către ora 14 un hidroavion japonez cu flotoare zvîcni pe neașteptate din nori, destul de departe. Fu doborît de vînătorii aviației de acoperire aeriană, înainte de a se fi putut apropia de nave. Totul redeveni calm. Gruparea operațională se îndrepta spre Pearl Harbor cu 25 de noduri. Umbra navelor alerga pe fața lucitoare a mării, în timp ce soarele cobora la asfințit. În clipa aceea veghea de pe puntea superioară semnală două bombardiere mari japoneze, spre pupa, la 5 000 metri. Din nou oamenii se simțiră încordați.

Piese de artilerie erau îndreptate spre japonezi, dar se mențineau în afara razei de bătaie. Manevrau în așa fel încît să treacă mai întîi în soare. Apoi începură să se apropie, intrînd cu repeziciune dintr-un nor într-altul. Oamenii de pe *Enterprise* văzură limpede că patrula de acoperire ținea să intercepteze pe cei doi japonezi și că nu izbutea. Erau două bombardiere mari rapide. Se îndreptau spre gruparea operațională cu anume siguranță și, cu deosebire, asupra *Enterprise*-ului. Bubuitul antiaerian izbucni la fel de ineficace ca mai înainte. Comandantul patrulei, care încercase zadarnic să-i intercepteze pe japonezi, avu atunci ideea să regleze tirul navelor, indicîndu-le rectificările prin radio: „Scurt... Prea sus, 90 de metri... Așa e bine... Așa e bine... Lovit !” Cele două avioane se apropiau într-una. Din coada unuia se prelinse o trenă de fum, care nu părăsi de fel siajul avionului prieten. Fiecare dintre cele două bombardiere lansă cîte două bombe care căzură foarte departe; apoi urcară din nou spre nori. Antiaeriana primi ordin să înceteze focul. Pe deasupra norilor patrula se realcătuise în formație

și îi ataca pe japonezi. Oamenii de pe *Enterprise* îi vedeau pe vânători intrând și ieșind din nori, cuprinși de neastîmpăr ca niște viespi. Deodată, auziră glasurile piloților: fonia interavioane fusese conectată la difuzoare. Aviatorii își comunicau direcțiile, li se auzeau strigătele întăritate, precum și țâcănitul mitralierelor. Japonezul cel lovit fu văzut ieșind din nori; tot mai trăgea după el eșarfa aceea de fum, mai densă și mai neagră, asemenea unui animal rănit care își tirăște măruntaiele. Nu avea să ajungă departe, asta era limpede; vânătorii îi și dădeau pace. Celălalt se apăra, pesemne singur. Rafalele mitralierelor se îndeseau tot mai mult. Se auzi apoi mugetul unui avion în picaj, o rafală în toată legea, urmată imediat de glasul fericit al maiorului C.W. McClusky: „Bingo !” Cei de pe *Enterprise* văzură atunci cum coboară încetișor din cumuluși – așa li se părea – o ploaie de sfărîmături de avion, dintre care unele se roteau; mai avură timp să vadă căzînd cîteva obiecte alungite, nerotitoare, ce puteau fi pe deplin recunoscute: trupurile aviatorilor japonezi.

Soarele scăpătase în zare. La puțin timp după aceea *Enterprise* își adună avioanele. Gruparea operațională se înapoie la Pearl Harbor în ziua de 4 februarie. Un comunicat vestise mai înainte succesul. Soldații care, cu o lună în urmă, îi cam înjuraseră pe marinarii absenți în clipa atacului, îi aclamau acum de pe acoperișurile cazematelor. La dana de acostare a insulei Ford, sute de brațe, încă înfășurate în pansamente, se agitau pentru a ura bunvenit portavionului. Presa exploată la maximum succesul obținut în acel prim raid. Opinia americană avea nevoie de încurajare.

După ce invadaseră Malaezia, japonezii porniseră să se răspîndească în insulele Borneo, Noua Guinee, Solomon, tăindu-și drum drept spre Australia. Comandamentul american hotărî să atace atolul de doi kilometri pătrați denumit Wake. Tot o diversiune, un balsam ușor pentru opinia publică descumpănită. La 11 februarie Halsey fu înștiințat că avea să răspundă de raidul acesta. În ziua de 21

își publică ordinul de operații. Gruparea sa operațională, care între timp făcuse exerciții de tir, puse prova pe Wake. Atacul avu loc în zorii zilei de 24. Nu ar fi prea multe lucruri de spus în afară de faptul că decolarea avioanelor se dovedi deosebit de trudnică. Vălurile nopții nu se risipiseră încă deplin. *Enterprise* spinteca talazurile cu toată viteza, împotrivindu-se unui vînt de răsărit, tare furios și încărcat de ploaie. Prin învîrtire, elicele stîrneau nori de vapori umezi, care îi orbeau pe piloți, iscînd în fața fiecărui aparat un disc irizat și strălucitor ca oglinda, peste care se reflectau flăcările albastre ale țevilor de eșapament. A-ți lua zborul în asemenea condiții era aproape cu neputință. Dar timpul îi gonia din urmă, căci crucișătoarele care trebuiau să bombardeze Wake aveau ordin să aștepte explozia primelor bombe pentru a deschide focul. Cîteva bombardiere decolară în pofida greutăților. Un avion se răsturnă peste bord. A fost nevoie de aprinderea proiectoarelor de pe distrugătoare, pentru a găsi echipajul. Pilotul fu pescuit, dar mitraliorul se înecă. În timpul acesta, avioanele care decolaseră făceau viraje pe deasupra navei, fără să vadă nimic, în primejdie să se ciocnească în fiecă clipă, dacă ar fi încercat să intre în formație. Clocotitorul Halsey se văzu nevoit să amîne cu treizeci de minute plecarea.

Văzînd că nu sosește nimic și temîndu-se să nu fie descoperite, crucișătoarele deschiseră foc, fără să mai aștepte. Întrucît vizibilitatea se mai ameliorase, avioanele putură decola. Cînd piloții descoperiră insula Wake, putură desluși flăcările și fumul produse de explozia proiectilelor. În văzduh, nici vorbă de vînătoare japoneză, iar apărarea antiaeriană se dovedea slabă și ineficace. Atolul, nu demult atît de aprig apărat împotriva japonezilor, fu martirizat cu bombe vreme de patruzeci de minute.

Ațîtat, dornic să-și îmbogățească palmaresul raidurilor de îmbărbătare, comandamentul ordonă atacarea insulei Marcus. Halsey primi ordinul în timp ce, întorcîndu-se de la Wake, se îndrepta spre Pearl Harbor. Vestea noii destinații stîrni oarecare vîlvă la bord. Marcus – insuliță cu o circumferință de 8 kilometri – se afla la 700 mile nord-vest de

Wake și doar la 975 mile de Japonia. Nu era o cucerire japoneză recentă, dar un teritoriu japonez (începînd din 1880), cu nume japonez: Minami Tori Jima, ceea ce înseamnă: Insula păsărilor de la miază-zi. Serviciul de informații american zicea că era înzestrată cu un aerodrom, cu un post de radio și cu o stație meteorologică importantă pentru japonezi. Operația împotriva insulei Marcus avu loc înainte de zorii zilei de 4 martie. Avioanele – 31 de bombardament, 6 de vînătoare – decolară la 125 mile distanță de țintă, sub scaldă razelor lunii. „Pe insula păsărilor de la miază-zi toți japonezii dormeau adînc”, au povestit gazetarii. Oricum, personalul antiaerianei nu se afla la posturi, ceea ce nu era de mirare, dată fiind poziția insulei Marcus. Fură lansate mai multe bombe, astfel că niște rezervoare luară foc înainte ca artileria antiaeriană să-și fi început tirul. Nici urmă de vînătoare japoneză. Postul de radio transmitea de zor, alarmînd capitala Japoniei. O bombă îi curmă piuitul. La ora 7,05, misiunea fiind îndeplinită, comandantul expediției își regrupă avioanele. „Aici Dale, răspunse un glas. Avionul meu a luat foc. Mă duc să aterizez în răsăritul insulei, dar totul este în ordine.” Într-adevăr, un avion cobora, șomoioag de flăcări și fum. Locotenentul Best îl urmări și începu să facă viraje pe deasupra lui cînd atinse fața mării. Best îl văzu pe locotenentul Hart Dale Hilton și pe mitraliorul său Jack Leaming ieșind cu mare grabă din avion și sărind pe pluta lor de salvare de un galben aprins. Ce puteau face ? Doar să agite în direcția lor brațe prietene, însă neputincioase. Hilton și Leaming își înălțară capetele spre camarazii lor și deslușiră gestul acela optimist făcut cu degetul mare. Apoi începură să vîslească vîrtos, pentru a se depărta cît mai mult de Marcus. Cel mai apropiat pămînt prieten se afla la 2 400 kilometri.

Insulele Marshall și Gilbert, Wake și Marcus: la urma urmei, comandamentul american reedita, la o scară minusculă, Pearl Harbor. Expediția următoare a dovedit, mai mult decît cele dinainte, arzătoarea dorință de a ridica moralul poporului. Întreaga ei desfășurare constituie un soi

de roman polițist.

În cursul lunii februarie, în unitățile de bombardament din aviația armatei s-a primit o circulară: era nevoie de piloți „voluntari pentru o misiune primejdioasă”. Dintre numeroșii candidați, ceva mai mulți de o sută își văzură reținute numele. Îndrumați spre un aerodrom din Florida, ei se pomeniră în fața unui pilot de la marină, a locotenentului Henry L. Miller, pe care comandantul bazei li-l prezentă astfel: „Iată-l pe instructorul dumneavoastră. Ascultați-l în toate și nu încercați niciodată să înțelegeți.”

Miller își învăță mai întâi elevii să aterizeze încet, rulînd cît mai puțin posibil. Instruirea aceasta consumă cîteva zile. Avionul North American B.25, clasificat printre bombardierele ușoare ¹, cîntărea unsprezece tone în zbor. Cînd, pentru prima oară, Miller le-a arătat piloților porțiunea la a cărei extremitate trebuiau să se înalțe, oamenii au spus: „Este cu neputință”. Și totuși au izbutit. Instructorul îi duse apoi pe alt aerodrom. Acolo văzură trase pe ciment niște linii albe ce îngrădeau un spațiu, lucru care de data aceasta li se păru de-a dreptul ridicol. „Totuși acesta este locul care trebuie să ne ajungă acum pentru decolare și aterizare, spuse Miller. Nu vă descurajați”. Iar comandantul aerodromului adăugă: „Și, mai ales, nu încercați să înțelegeți, nu încercați să pomeniți cuiva despre liniile acestea trase pe ciment.” Iarăși antrenamente, asemănătoare cu cele la care sînt supuse animalele unui circ. Piloții reușiră să-și înalțe avioanele lor B.25, bine încărcate, cu mai puțin de 100 km pe oră (în loc de 145, cum se întîmpla înainte de dresaj) și fără să ruleze dincolo de spațiul trasat, de trei ori mai scurt decît cursa normală. Instructorul îi felicită și le ceru să păstreze pe mai departe secretul. Se prea poate ca piloții să fi început să mai afle cîte ceva, măcar în privința scopului imediat al instruirii lor, astfel încît să nu fie peste măsură de uluiți cînd, la începutul lui aprilie, se văzură ambarcați, cu aparatele lor, la bordul portavionului *Hornet*. Căpitanul Marc

¹ Era în realitate un bombardier „modern” (n.t.)

A. Mitscher, comandantul acestei nave, nu se arată nici el prea surprins cînd îi văzu: în urmă cu două luni, o decolare „experimentală” a două avioane B.25, pilotate de aviatori ai marinei, avusese loc la bordul lui *Hornet*. Dar scopul exact al misiunii rămase misterios.

Bombardierele B.25 fură instalate pe puntea descotorosită de alte avioane. Aripile bombardierelor din rîndul exterior ajungeau pînă deasupra apei. A doua zi *Hornet* porni spre San Francisco. Escorta sa, alcătuită din crucișătorul greu *Vincennes* și crucișătorul ușor *Nashville*, îl aștepta în afara portului. Mitscher deschise plicul pecetluit care conținea ordinele superioare. Echipajul de pe *Hornet* auzi în difuzoare semnalul sifliei maistrului-timonier, urmat de formula tradițională: „Acum, ascultați”, apoi glasul lui Mitscher: „Nici nu poate exista misiune mai măreață decît cea care ne-a fost încredințată. *Hornet* trebuie să-l transporte pe colonelul Doolittle și pe aviatorii săi de-a curmezișul Pacificului, pînă la cîteva sute de mile de coastele japoneze. Acolo, bombardierele armatei își vor lua zborul, spre a bombarda Tokio”.

Echipajul izbucni în urale, auzite și de navele escortoare; acestora mesajul le fu transmis prin mijlocirea proiectoarelor, astfel că noi urale se porniră la bord. Firește, oamenii se simțeau entuziasmați la gîndul că aveau să bombardeze Tokio. Mitscher își ticluise după gustul său proclamația; în sinea lui se întreba, fără îndoială, dacă bombardarea Tokio-ului de către șaisprezece avioane – presupunîndu-se că ar fi izbutit – justifica nu numai primejduirea unui portavion nou-nouț ca *Hornet*, dar și a portavionului *Enterprise*, ale cărui avioane urmau să asigure recunoașterea și acoperirea în tot timpul operației, fără a mai pune la socoteală navele de escortă și două petroliere. Statele Unite posedau în totul, la vremea aceea, șase portavioane dintre care doar trei sau patru în Pacific. Flota japoneză era de trei ori mai puternică decît flota americană din Pacific. Comandamentul american se văzu dator să justifice operația *Hornet-Enterprise* împotriva orașului Tokio: intimidăți, japonezii aveau să retragă o parte din avioanele destinate împotriva traiectului

vital Statele Unite–Australia, pentru a le consacra apărării teritoriului amenințat. Nici Mitscher, nici majoritatea ofițerilor de marină nu credeau lucrul acesta. Era vorba, desigur, de un nou raid de încurajare morală. Dar vinul fusese tras, trebuia băut.

Enterprise ridicase ancora la Pearl Harbor, dimpreună cu escorta sa, la 1 aprilie, pornind spre nord-vest, cu destinație necunoscută de către echipaj. Ajunsă la nord de Midway, formația începu să navigheze în cercuri, adică: portavioanele puneau succesiv capul pe cele patru puncte cardinale, în timp ce oamenii, întrebându-se care era ținta, nu-și ascundeau nemulțumirea. Era frig, ploua, marea se arăta furioasă. Prima distracție – o realimentare cu combustibil, în plin ocean. Petrolierul de aprovizionare sosi într-o dimineață, precum un bun furnizor, însoțit de două distrugătoare. Furtunurile de conexiune fură atârinate de parâme. Între cele două nave rămăsese un interval de vreo cincisprezece metri, în care valurile se zbuciumau clipocind zgomotos. Difuzoarele de la bord vestiră: „*The smoking-lamp is out*” și fiecare își stinse țigara. Puțin mai târziu, o nouă știre: „*The smoking-lamp is lit*” Petrolierul se îndepărtă legănându-se prin ploaie și iarăși începu hora aceea înnebunitoare.

Hornet veni la întâlnire în ziua de 14 aprilie. Când dădură cu ochii de avioanele acelea uriașe, oamenii de pe *Enterprise* rămaseră ca înmărmuriți. Asemenea aparate nu puteau fi în stare să decoleze cu încărcătură deplină, nici să apunteze. Neîndoișor, erau destinate întăririi cine știe cărei baze. Dar ce bază să fi existat prin locurile acelea ? Concluzia la care se opriră în general observatorii era cea potrivit căreia forța navală avea să se îndrepte spre Aleutine, iar bombardierele erau destinate „unei baze secrete din Siberia”. A doua zi, difuzoarele de pe *Enterprise* anunțară că *Hornet* transporta 16 bombardiere B.25 (toată lumea observase treaba aceasta), dimpreună cu echipajele lor aparținând armatei, „însărcinate cu o misiune specială”. Pentru ce atîta mister, de vreme ce echipajele sosite din San Francisco se și aflau la curent ? Astfel au stat lucrurile. În ziua de 17, întreaga grupare

operațională se realimentă cu combustibil, iar în timpul nopții porni cu toată viteza spre vest. A doua zi Halsey își vesti în sfârșit oamenii că unitatea „va avea prilejul să atace prima Japonia”. Alte urale, în timp ce Halsey, pe pasarelă, zîmbea larg. Genul acesta de operații era exact ce-i plăcea lui; și ceea ce i se potrivea.

La bordul portavionului *Hornet*, piloții Forțelor aeriene ale armatei își continuaseră antrenamentele sub comanda locotenentului Miller. Se mai ocupa de ei și un alt profesor: maiorul Stephan Jurika, fost adjunct al atașatului naval american la Tokio. Toată lumea se apleca peste hărțile japoneze, și peste cele chineze, deoarece comandamentul american nu era într-atît de smintit, încît să ia hotărîrea ca portavioanele să aștepte în apele japoneze întoarcerea avioanelor B.25. Portavioanele trebuiau să facă stînga-mprejur imediat după decolare, iar bombardierele aveau să aterizeze în China – dacă puteau. Planul prevedea următoarele: gruparea urma să înainteze cît mai aproape de coasta estică a insulei Hondo, principală în arhipelagul japonez. Colonelul Doolittle avea să decoleze cel dintîi, în noaptea de 18 spre 19, marcînd cu o singură linie de foc – numai prin folosirea bombelor incendiare – drumul aviatorilor săi deasupra teritoriului japonez; aviatorii trebuiau să decoleze la două ore după plecarea lui. Se prevăzuse ca operația să fie nocturnă.

Zorii zilei de 18 se iviră peste o mare cenușie, învolburată: vîntul sufla în rafale. Gruparea operațională se găsea încă la 700 mile de farul de la Inubee Saki, aflat în linie dreaptă cu Tokio, cînd crucișătorul *Vincennes* reperă o navă de patrulare japoneză la zece mile în față, chiar în drumul lui. Halsey trase niște blesteme și ordonă o bruscă schimbare de drum, nădăjduind că totuși formația nu fusese observată. Avioanele de pe *Enterprise* decolară. La întoarcere (în timpul zborului nu a existat nici o comunicare între ei, „interdicție radio” completă) se raportează că mai multe nave japoneze patrulau prin locurile acelea. Erau niște vase de

pescuit, înarmate, avînd cam treizeci de metri lungime, vizibil înzestrate cu posturi radio. Greu și-ar fi putut închipui cineva că nici unul dintre ele nu văzuseră avioanele. Ce era de făcut ? Halsey ordonă să se pună prova pe Tokio: fiecare kilometru parcurs de nave dădea bombardierelor posibilitatea să economisească cinci litri de benzină.

Primul mitralior japonez care reperă crucișătorul *Nashville* puse prova pe acesta, trăgînd cu tunu-i minuscul. O salvă a crucișătorului îl încadră; continuă totuși să înainteze, trăgînd într-una și iscînd o jerbă groasă, asemenea unui jet de apă dintr-un scuar. Cea de a treia salvă a crucișătorului lovi în plin micul vas, sfîrtecîndu-l. Alte două nave de patrulare fură scufundate cu bombe și lovituri de tun; patru japonezi supraviețuitori fură salvați. Era limpede că gruparea fusese reperată. Deci nu mai avea nici un rost să se aștepte noaptea pentru a lansa avioanele.

Cele două portavioane schimbă semnale cu proiectoarele. La bordul portavionului *Hornet*, colonelul Doolittle coborî de pe pasarelă și intră în camera de așteptare unde se aflau piloții: „Să mergem, dragii mei.” Pe puntea de decolare, mecanicii încărcău la maximum rezervoarele, umpleau rezervoarele suplimentare. În timp ce avioanele B.25 își încălzeau motoarele, ofițerii de pe *Hornet* își prinseră decorațiile japoneze de bombe destinate a cădea peste Tokio. Timpul era într-adevăr mizerabil. De pe *Enterprise* putea fi văzut portavionul *Hornet* cînd cu prova în jos, cînd săltîndu-se pe valurile spumegînde ale mării oțelii.

Cel dintîi își luă zborul colonelul Doolittle. Decolarea sa fu o pildă a desăvîrșirii. Se înalță într-un spațiu atît de mic, încît avionul său uriaș se ridică de-a curmezișul tribordului asemenea unui lift; după aceea urcă în spirală pe deasupra portavionului. Al doilea se înalță foarte bine, apoi coborî pînă ce atinse aproape valurile; o tăcere neașteptată își făcu loc pe puntea *Enterprise*-ului, pe care oamenii se adunaseră ciopor, urlînd ca la un meci de fotbal; dar B.-ul 25 se înalță din nou și toată lumea îl văzu depărtîndu-se, cîștigînd înălțime prin zvîcniri succesive, „oarecum în felul de a înainta al

cangurilor”. Toate avioanele B.25 au decolat fără nici un accident. De îndată ce ultimul părăsi puntea lui *Hornet*, gruparea operațională se îndreptă spre est, mărin viteza. Bombardiere japoneze adulmecind escadra puteau fi reperate cam peste tot. Au mai fost scufundate două mici nave de patrulare.

Gruparea operațională nu avea să fie găsită. Echipajul *Enterprise*-ului începu să asculte la radio, fiecare pentru el, posturile japoneze, calculind ora probabilă a bombardării Tokio-ului. Unii sperau cu destulă candoare că-l vor auzi pe crainic spunind: „Capitala noastră a fost bombardată acum cîteva clipe”; sau că, cine știe, emisiunile vor conțeni brusc. Auziră repetarea unei emisiuni de radio Tokio în engleză, difuzată în ajun: „Nu văd în juru-mi decît frumusețe, pace, cireși în floare...”, grăia crainicul, proslăvind invulnerabilitatea Japoniei. Dar chiar în clipa în care înregistrarea pe disc repeta cuvintele acestea, avioanele americane soseau în zbor razant asupra orașului Tokio. Rezultatul raidului avea să fie cunoscut, însă ceva mai tîrziu. Ted W. Lawson, care a pierdut un picior în expediția aceasta, l-a istorisit în „*Treizeci de secunde deasupra capitalei Tokio*”. Bombardamentul avu loc în plină zi, la ora la care oamenii ies din uzine și ateliere. Avioanele americane zburară la rasul acoperișurilor; îi vedeau pe japonezi și pe japoneze alergînd pe străzi. Mai multe obiective „militare și industriale” au fost lăsate în flăcări. Din cei 80 de oameni care au survolat Japonia, unul a fost ucis, doi au dispărut, opt au fost făcuți prizonieri; cinci care au aterizat pe pămînt sovietic au fost internați acolo, iar șaiszeci și patru, ajunși în China, s-au înapoiat în Statele Unite după oarecare timp. Raidul a produs un efect moral de netăgăduit. Totuși al doilea raid împotriva orașului Tokio nu avea să aibă loc mai devreme de aprilie 1944. Întreprinsă de prea departe, operația costa monstruos de mult, și, mai ales, comporta prea mari riscuri. Primul bombardament asupra orașului Tokio fu cunoscut în Statele Unite chiar în aceeași seară, prin rapoartele aviatorilor care aterizaseră în China (la douăsprezece ore după plecare). Publicul american află despre el în același

moment cu capitularea localității Bataan (în apropiere de Manila) survenită la 9 aprilie, dar păstrată „secretă” pînă la data aceea.

Cînd amiralul Ernest J. King a fost numit comandant al marinei americane, s-a îndreptat spre harta Pacificului aflată în biroul său și unind cu o linie Midway, Samoa, Fidji și Brisbane, i-a spus lui Nimitz, comandantul-șef al flotei din Pacific:

„Iată linia pe care trebuie să o păstrăm cu orice preț. Spun: cu orice preț.”

Iar la 17 martie 1942 Statele Unite s-au angajat, printr-un acord semnat între Roosevelt și Churchill, să asigure apărarea întregului Pacific, inclusiv a Australiei și a Noii Zeelande.

Japonezii nu aveau de apărat cu orice preț nici o linie. Ceea ce li se întîmpla era destul de extraordinar: succesele obținute depășeau previziunile lor cele mai optimiste. Cuceriseră Filipinele, Malaezia și Indiile olandeze într-un timp înjumătățit față de cel calculat de strategii lor, iar pierderile se dovedeau ridicol de inferioare previziunilor: 23 de nave de război, nu mai mari decît niște crucișătoare, 67 nave de transport și de comerț, cîteva sute de avioane. Avansul acesta asupra programului avu drept urmare o învîlmășire a tuturor planurilor de război. Șefii cei mari elaborară planuri ofensive deosebit de ambițioase.

III

O VICTORIE A SERVICIULUI DE INFORMAȚII

În ziua de 8 mai 1942, la aproximativ 500 mile nord-est de coasta australiană, un portavion american avariat se îndrepta spre est, pe o vreme noroasă. Puntea superioară era spartă, o deschizătură mare se căsca în ea; în jur, urme de incendiu; pe puntea inferioară, santinele stăteau în poziție de drepti la fiecare din extremitățile șirului de patruzeci de sicrie; infirmeria era ticsită de răniți. Portavionul acesta se numea *Yorktown*. Părăsea marea Coralilor, unde se desfășurase prima bătălie navală importantă a războiului din Pacific. În cursul acestei bătălii ¹, navele de suprafață nu schimbaseră nici măcar o lovitură de tun. Cu acest prilej japonezii au pierdut un portavion și mai multe transportoare (destinate unei tentative de debarcare pe coasta nordică a Australiei). Americanii pierduseră portavionul *Lexington*, iar *Yorktown* fusese avariat. Iată opera avioanelor americane și japoneze. Acum, *Yorktown* se întorcea la Pearl Harbor. La bordul său, fiecare se gîndea că nava va rămîne imobilizată acolo destul de multă vreme; poate că avea chiar să fie trimisă în Statele Unite, pentru o revizuire completă.

Dar iată că *Yorktown* s-a întors la Pearl Harbor în ziua de 27 mai și l-a părăsit la 30, nu pentru a se duce în Statele Unite, ci pentru a se alătura unei forțe navale. Reparațiile provizorii la care a fost supus au fost executate într-o viteză nemaipomenită într-un șantier naval american. Abia intrase în port, că a și fost acostat de șalupe încărcate cu echipe de muncitori, luat – cum s-ar zice – cu asalt; nici nu ancorase bine, că zgomotul ciocanelor pneumatice se făcuse atotstăpînitor; el avea să se facă auzit trei zile și jumătate și trei nopți. Echipele de muncitori erau schimbate destul de des, pentru ca ritmul de lucru să nu încetinească nici o clipă. Ultimele macarale și gabare s-au desprins de portavion abia după ce el însuși a părăsit dana de acostare. *Yorktown* fusese reparat în suficientă măsură, astfel încît să poată naviga normal și chiar să lupte.

Între timp, în larg nu avea loc nici o bătălie navală. Nu se

¹ Portavionul *Enterprise* nu a luat parte la ea (n.a.)

zărea nici o forță navală inamică; peste întregul Pacific coborîse o uimitoare acalmie. Nici americanii nu pregăteau vreo operație ofensivă cu scadență apropiată. Atunci pentru ce atîta grabă ?

Graba aceasta era urmarea știrilor obținute de Serviciul de informații american. Într-adevăr, nu fusese zărită nici o forță navală japoneză, dar comandamentul american știa că o flotă inamică părăsise Japonia. Știa oarecum din ce nave era alcătuită și îi cunoștea cu exactitate obiectivul: Midway.

Desigur că și nararea bătăliei secrete care a dus la obținerea acestor informații ar fi interesantă, dacă nu chiar și mai interesantă decît istorisirea bătăliei navale amintite. Din păcate, n-a transpirat nimic sau aproape nimic. Cum puteau fi dobîndite asemenea informații ? Prin agenți americani (sau străini) ascunși în Japonia ? Nu ușoară le era munca. Prin japonezi trădători ? Dar puteau exista trădători printre samuraii care cunoșteau, instruiți fiind, secrete militare atît de importante ? Am putea aminti, în treacăt, cît de sărace și de neavenite se dovedesc a fi istorisirile și memoriile ce conțin pretinse dezvăluiri ale unor „dedesubturi” ale războiului. Cînd este vorba să fie povestite evenimente ipotetice și, mai cu seamă, neverificabile, amănuntele nu lipsesc niciodată. Dar dacă operația de informare s-a consumat în mod sigur, avînd rezultate confirmate, atunci orice amănunt lipsește. De fapt agenții serioși obțin rar permisiunea de a-și povesti întîmplările prin ziare; și apoi, nici nu doresc să o facă, din numeroase motive.

În ceea ce privește Midway-ul, atenția comandamentului fu mai întîi atrasă de faptul că, de la o vreme, informațiile procurate de submarine și de avioane semnalau că toate navele japoneze aveau una și aceeași direcție: Japonia. S-ar fi putut conchide că japonezii își concentrau flota în vederea unui atac important. Dar împotriva cărui obiectiv ? Cînd și cu ce mijloace ? Americanii cunoșteau toate acestea. Cunoașterea „cheii”, sau descifrarea de către specialiști a radiogramelor japoneze interceptate a fost una dintre metodele folosite. Dar poate numai ea să explice informarea atît de precisă, dată cu atîta certitudine, a comandamentului

american ? La 7 iunie, imediat după bătălie, gazetele *Chicago Tribune*, *Washington Times Herald* și *New York Daily* au publicat articole în care se afirma că Marina ar fi cunoscut formațiile escadrelor inamice din ziua în care acestea părăsiseră Japonia. Japonezii au executat, chiar înainte de a ataca Midway-ul, o operație de diversivitate împotriva bazei Dutch Harbor din Aleutine. Într-atît era de mare siguranța comandamentului american privind obiectivul real al japonezilor (deși nici o navă japoneză nu fusese încă semnalată în largul insulei Midway), încît nici una dintre navele americane aflate în drum spre Midway nu a fost întoarsă din drum.

„Bătălia de la Midway a fost o operație navală mult prea complicată, pentru a putea fi relatată aici amănunțit, chiar admițînd că aș fi putut aduna toate elementele ei atît de diverse și că aș fi autorizat să o fac”, scria în 1942 corespondentul de război american Eugene Burns. Nici o bătălie aeronavală nu poate fi descrisă în toate detaliile ei. Am chiar convingerea că pînă și cei mai conștiincioși istorici navali nu vor putea niciodată – fie și studiînd toate documentele existente în arhivele maritime – să istorisească precis, și de la un capăt la celălalt, bătălia de la Midway. Întîlnim prin documente diferențe de orare ireductibile, precum și indicații contradictorii asupra cutărei mișcări a inamicului sau asupra compoziției cutărui grup. Lucrul nu-i de mirare. Să nu uităm că un mare număr de rapoarte au fost făcute de oameni „care nu-l văzuseră pe inamic decît preț de cîteva secunde, în timp ce-i trecea alături cu 500 kilometri la oră, supus fiind și focului său”. Pe la un anume grad de intensitate, realitatea unui eveniment (ceea ce istoricii socoteau pînă atunci realitate absolută) începe să scape omului, mai cu seamă dacă evenimentul acesta se desfășoară în trei dimensiuni, fără a o mai socoti pe cea a timpului. Cu toate acestea, Midway-ul este o bătălie destul de puțin importantă (prin asemuire cu următoarele), astfel că putem să o analizăm în ansamblul ei, cu condiția de a nu ne lăsa hipnotizați de probleme de ordinul minutelor; nici chiar

de cele ale jumătăților de oră.

Midway este un atol situat, după cum ne-o arată și numele, în mijlocul Pacificului; la 28 grade latitudine nordică, la 5 500 kilometri de San Francisco, la mai mult de 2 000 kilometri de Hawaii... Din ziua în care japonezii au cucerit insula Wake, americanii s-au apucat să fortifice acest nou post înaintat. Este limpede că nu poți preschimba un atol într-o fortăreață în doar cîteva săptămîni, cînd fiecare proiectil și fiecare sac de ciment trimise din metropolă trebuie să parcurgă o distanță mai mare decît cea dintre Paris și New York. Primele informații privind atacul proiectat de japonezi dădu la iveală ideea clară potrivit căreia Midway-ul era pierdut dacă toate forțele americane din Pacific nu-i săreau în ajutor. De unde și rechemarea avariatului *Yorktown*, repararea lui în mare viteză. Dacă însemnăm, pe harta Pacificului, traiectul parcurs de portavionul acesta începînd cu marea Coralilor, obținem o linie de două ori curbă, lungă de 5 000 mile marine, adică mai mult de 9 000 kilometri. La 2 iunie 1942, două grupări operaționale se întîlneau undeva la nord-est de Midway. Contraamiralul Fletcher sosea cu portavionul *Yorktown*, cu 2 crucișătoare grele și cu 5 distrugătoare; contraamiralul Spruance cu *Enterprise* și *Hornet*, plus 5 crucișătoare grele, 1 crucișător ușor și 4 distrugătoare; au fost folosite și 35 de submarine. Fletcher luă comanda escadrei, Spruance pe cea a portavioanelor. Și în desfășurarea ulterioară a războiului, comanda escadrelor americane avea să fie adesea astfel repartizată între doi amirali. Uneori, ordinele superioare precizau că mai putea fi schimbată comanda în timpul cîte unei operații, după cum aceasta se dovedea mai mult sau mai puțin navală ori aeriană. Dar respectiva măsură nu s-a arătat a fi întotdeauna nici prea limpede, nici prea fericită. Să nu uităm că la Midway, cel care a avut comanda, potrivit părerii unanime, a fost Spruance. Pe vremea aceea Halsey își îngrijea în Statele Unite boala de piele. Spruance avea șaiszeci de ani, ca și Halsey. Dar nu era expansiv, nu înjura; era exact contrariul. Spruance fusese poreclit „mașina

omenească”. Impasibilitate, răceală, eficacitate. Toate i se citeau pe față. La opt ani hotărîse că se va face amiral. Nu practica nici un sport, în afară de mersul pe jos.

La Midway, ofițerii încunoștințați de amenințarea japoneză, așteptau nerăbdători sosirea escadrei salvatoare. De bine de rău, apărarea bateriilor de coastă fusese îmbunătățită; plajele, semănate cu mine antitanc. Singurele avioane de vînătoare existente acolo erau Brewsters 24. Trimiterea altor avioane de vînătoare la Midway fusese socotită cu neputință, dat fiind că avioanele acestea nu puteau străbate singure distanța Hawaii-Midway, iar portavioanele aveau altceva de făcut decît să le transporte. Fuseseră folosite cîteva bombardiere ușoare și grele ale armatei de uscat. Pe scurt, forțele aeriene reunite la Midway au fost pînă la sfîrșit următoarele: 23 avioane de vînătoare Brewsters și 34 bombardiere în picaj (Douglas SBD „Dauntless” sau Vought-Sikorsky SBD „Vindicators”), aparținînd trupelor de marină (constituind un corp extrem de autonom cu tancurile și aviația proprie; vom mai avea prilejul să pomenim despre ele); 6 avioane torpiloare moderne TBF Curtiss Avenger (descrise mai înainte); 4 B.26 Martin ale armatei de uscat, bombardiere medii de 12 tone; 17 B.17 Boeing, denumite „Fortărețe Zburătoare”, cîntărind aproximativ 20 de tone în zbor și avînd o rază de acțiune de 5 000 kilometri; în sfîrșit, 30 de hidroavioane mari, cu cocă PBY „Catalinas”, botezate astfel de piloți, ceea ce însemna, prin contractare, cam următoarele: Serviciu – al – abonaților – care pleacă – cu – hidroavionul și se întorc – cu – plute – din – cauciuc; măsură, deci, a invulnerabilității lor.

De mai multe ori pe zi își luau zborul spre Midway patrule de cercetare. Serviciul de Informații anunțase o flotă japoneză cuprinzînd 4 portavioane, 4 cuirasate, 7 crucișătoare și 22 distrugătoare. Nu se vedea nimic. Era senin; doar la 300 mile nord-vest de Midway exista un „sistem” noros. Zilele se scurgeau, iar patrulele nu descopereau nimic, doar suprafața pustie a mării.

Privită dintr-un avion ce zboară la mare înălțime, marea

se aseamănă cu o pardosea acoperită cu ciment. Pare la fel de netedă, de încremenită. În dimineața zilei de 3 iunie, aspirantul Reid care pilota un PBY, la 700 mile sud-vest de Midway, desluși pe întinderea nemișcată o linie de obiecte negre minuscule, nu mai mari decât furnicile, părelnic nemișcate și ele, lipite parcă de ciment. Trimise pe dată un mesaj. Potrivit împrejurărilor, piloții de recunoaștere fie că respectau „interdicția-radio” (astfel încît inamicul să nu știe că a fost reperat) și se întorceau la bază, să raporteze, fie că trimiteau îndată un mesaj. Piloții de pe PBY recurgeau aproape întotdeauna la mesaj, socotind că prea le sînt slabe speranțele de a se întoarce normal. Odată, unul dintre ei, după ce reperase inamicul și îi semnalase poziția, încheiase astfel: „Rog să-i vestiți pe ai mei”.

Forța navală descoperită de Reid cuprindea crucișătoare, nave de transport și distrugătoare, în total unsprezece nave. Nici un portavion. La puțin timp după recepționarea mesajului, 9 avioane B.17 („Fortărețe Zburătoare”) decolară din Midway. Ajunseră deasupra formației japoneze spre sfîrșitul după-amiezii cînd ea se mai afla la aproape o mie kilometri de Midway. În văzduh, nici un avion inamic: japonezii nu-și închipuiseră, pesemne, că vor fi atacați atît de departe în larg. Piloții americani nu se mai întîlniseră cu focul. Își lansară bombe și obținură mai multe impacturi. La întoarcere erau încredințați că loviseră cel puțin două cuirasate. Ofițerii de marină care le puseră întrebări înțeleseseră că un crucișător și o navă de transport fuseseră oarecum incendiate, iar alte nave ușor avariate. Era cert că japonezii își continuau drumul spre Midway.

Între Midway și Pearl Harbor teleimprimatorul funcționa. Amiralul Nimitz, comandantul-șef al forțelor din Pacific, urmărea din biroul său înaintarea formației japoneze. Nu putea fi vorba decît de o parte a flotei anunțate. Unde erau portavioanele și cuirasatele ? Celelalte patrule de cercetare din ziua aceea nu mai descoperiră nimic. Nimitz privea pe hartă poziția celor două grupări operaționale americane, la nord-est de Midway. Era încă mult prea departe pentru a-și putea lansa cu folos avioanele. La ora aceea doar avioanele

din Midway ar fi putut ieși în întâmpinarea formației japoneze descoperite. Ori, aceasta se găsea încă în afara razei de acțiune a bombardierelor în picaj și a avioanelor torpiloare ale marinei. Cobora înserarea. Piloții de pe bombardierele armatei nu aveau suficientă experiență, astfel încât să poată opera noaptea deasupra mării. Rezistau doar hidroavioane mari, cu cocă, acele PBY „Catalinas”. Comandantul forțelor aeriene din Midway hotărî să le folosească – erau cele mai încete, cele mai vulnerabile. Întunericul avea să le ocrotească, decise el. Fiecare dintre ele aveau să transporte o torpilă.

PBY-urile patrulasera toată ziua. Fură căutate cele în stare să plece imediat: erau în număr de patru. Li s-a făcut pe dată plinul. Dintre numeroșii voluntari înscriși pentru misiunea aceea de noapte au fost aleși aviatorii cei mai puțin osteniți. La cîteva clipe după aceea apărătorii Midway-ului deslușiră în noapte sforăitul celor patru balene greoaie care, înainte de a decola, stîrneau valuri în apele lagunei. Luna își vărsa lumina din cerul împestrițat cu nori cumulus. Fața oceanului era foarte calmă. Nici un alt zgomot în afară de torsul celor patru hidroavioane mari ce se îndepărtau; zgomotul se topi curînd în zări.

Expediția nocturnă înainta încet deasupra mării. Îmbăiată de lună, fața apelor părea și mai netedă, și mai neclintită decît ziua: pietrificată, moartă precum vastele cîmpii lunare. În carlingi oamenii se păstrau tăcuți. Fiecare „Catalinas” transporta șapte oameni. Grupul era comandat de locotenentul William Richard.

La ora 1,20 observatorul de la bordul avionului său telefonă lui Richard: „Obiectiv reperat”. Richard văzu pe dată navele: două lungi coloane de nave negre destul de mari, înconjurate de altele mai mici; li se deslușea siajul, legat de fiecare pupă, asemenea unor cozi rigide. Richard luă întii înălțime și descrie un cerc, spre a verifica dacă formația sa era întreagă. Nu văzu în spatele său decît un singur hidroavion. Timp de cîteva minute el patrulă astfel, în speranța că le va vedea sosind și pe celelalte; tovarășul masiv și întunecat îl urma, supus. Nemaivrînd să aștepte, Richard

se îndreptă spre spatele uneia dintre coloanele japoneze, apoi coborî în zbor planat spre nava ce i se părea a fi cea mai mare, cea mai răsărită pe apă. O clipă îl fulgeră gîndul că poate era un portavion venit din urmă. Dar nu. Nava se găsi chiar în fața hidroavionului, abia cu puțin sub el, deplin luminată de razele lunii. Se apropia cu toată viteza. Era un cargou. Suprastructura lui îți dădea impresia de ceva îngrămădit, frămîntat, bizar, ca forma tuturor navelor japoneze; dar era, pur și simplu, un cargou. Richard desluși pe punte panourile cailelor; și pe oameni i-ar fi putut vedea, dacă ei s-ar fi arătat. Liniile gloanțelor trasoare țîșneau din față și din spate, sosind grațioase întru întîmpinarea hidroavionului, mereu la fel de încet, contopindu-se, parcă, cu traiectoriile pornite de pe alte nave. Toate acestea Richard le cuprindea în imaginea globală și instantanee a aviatorului. Coșul cargoului fumea domol, ca în timpuri de pace. Dar lăuntrurile lui trebuie să fi fost tixite de omuleți galbeni grăind într-o limbă de neînțeles. Se aflau la 4 000 kilometri de Japonia, iar Richard și tovarășii săi la 6 000 de San Francisco. Richard își lansă torpila. Imediat după aceea viră pe aripă și se înălță descriind curbe. Pilotul secund și mitraliorul zăriră flăcări și o coloană de fum ridicîndu-se din trupul cargoului.

Luminosul fascicul cilindric al unui proiector sfișie crepusculul acela lunar; altele făcură la fel. Burta mare, de culoare deschisă, a celui de al doilea hidroavion fu prinsă în lumina lor. Totuși, hidroavionul coborî și lansă. Nava țintită văzu torpila și o evită manevrînd. Hidroavionul nu fu lovit de antiaeriană. Peste cîteva secunde, cu coada încă luminată de proiectoare îl urma din nou pe șeful grupului. Apoi, acestea se mutară scotocind țăriile.

Cel de al treilea hidroavion sfîrși – după ce rătăcise o vreme – prin a găsi obiectivul. Sosi tocmai cînd formația japoneză se regrupă. Își lansă torpila, dar nu-i putu vedea și efectul; apoi trecu la mică înălțime deasupra unei coloane, mitraliind-o. Nici el nu pătî nimic. Dar, întrucît își cam consumase combustibilul rătăcind, se văzu nevoit să amerizeze. Echipajul fu pescuit de un distrugător abia după

patru zile. Al patrulea PBY pierdu legătura, nu găsi nicicum obiectivul și se întoarse în zori la Midway, cu benzina pe sfârșite. După opinia generală un noroc nemaipomenit ocrotise grupul de hidroavioane „Catalinas”. Era limpede că inamicul continua să se apropie de Midway. Grosul forțelor sale nu fusese încă reperat.

În ziua de 4 iunie, la o oră după răsăritul soarelui, aspirantul de marină Howard Ady, comandant al unui PBY care zbura în marginea unui sistem noros, la 350 kilometri nord-vest de Midway (încă decuseară sistemul se apropiase și mai mult), zări într-o aversă de ploaie un hidroavion care nu era american, zburînd jos. Apucă repede albumul de siluete pe care coechipierul său i-l întindea gata deschis.

Necunoscutul era un Kawanisi 94 catapultat. Se vedeau clar vîrfurile celor două flotoare depășindu-i aripile. Forma-i estompată luneca regulat pe oglinda cenușie a mării. Se mistui în ploaie, spre sud-est. PBY-ul ieși din ploaie. În față, puțin la stînga, un crucișător japonez singur. Cele patru turele ale tunurilor sale principale din prova se deslușeau cu limpezime; la pupa, una dintre cele două catapulte era încă deviată din poziția-i axială. O clipă, Ady se întrebă dacă trebuia ori nu să trimită un mesaj. Nu încă. PBY-ul intră într-un nor, iar crucișătorul dispăru. Peste cîteva minute, soarele străluci în înalturi. Toți membrii echipajului care priveau înainte exclamară în același timp. O linie de nave se desena pe mare, aproape la orizont.

Ady acționează cu mîna stîngă butonul emițătorului la distanță mare, aflat pe *recepție*, și îl trecu pe *emisie-recepție*. Își aplecă ușor obrazul și începu să vorbească foarte clar în microfon: „Aici Daphné. Aici Daphné. Numeroase nave în... (numărul unui careu convențional trasat pe hartă). Cap compas 135. Două portavioane. Am spus două portavioane. Două mari, presupuse, cuirasate. Crucişătoare și distrugătoare, numărul urmează. Aici Daphné. Aici Daphné. Numeroase nave în...”

La un minut după aceea, locotenentul William A. Chase, comandant al unui alt PBY ce se afla la sud-estul celui dintîi, văzu trecînd în mare viteză, în direcția Midway, un regiment

aerian ce se asemana cu un roi, într-atît de strînsă era formația; după o apreciere fugară: peste o sută de bombardiere, însoțite de avioane de vînătoare. Cele două portavioane reperate de Ady își și lansaseră avioanele. Chase răcni vestea în microfon. Peste un minut începură să urle sirenele din Midway. Era, atunci, ora șase.

Toate avioanele din Midway (nu erau atît de multe la număr) avură timp să decoleze. Vijelioasele Brewsters întîmpinară, vijelioase, roiul japonez, în timp ce avioanele celelalte își luau zborul pentru a se năpusti asupra navelor. Prima bombă căzu peste Midway la 6,30. Avioanele japoneze se apropiau de Midway dinspre nord, în valuri de cîte 60 pînă la 80 de aparate. Un observator numără 180 deasupra atolului. Piloții japonezi erau de mîna întîii, aproape la fel de iscusiți și de hotărîți ca cei care atacaseră Pearl Harbor. Fiecare bombardier lansa întîii o bombă mare în zbor orizontal, la 3 000 de metri; apoi venea în picaj, lansînd două bombe de calibru mic și mitraliind, însoțit fiind de avioanele Zero din escortă. În văzduh, ca să zicem așa, nici un vînător american. Antiaeriana făcea și ea ce putea, dar vuietul tunurilor ei părea totuși slab pe lîngă tunetul exploziilor și mugetul neînterupt al bombardierelor în picaj. Pe amplasamentele pustii (oamenii se aflau cu toții prin adăposturi), unde nu trăiau decît curajoasele însulite ale antiaeriane, se vedeau zvîcnind gheizere de pămînt, de flăcări și sfărîmături; flăcările țîsnite din rezervoarele de benzină se înălțau în jerbe uriașe și duduitoare la o înălțime fenomenală. Aveai impresia că deasupra Midway-ului stăpîinii văzduhului erau japonezii. Zero-urile zburau cu toată viteza și în toate sensurile, asemenea unor viespi, mitraliind tot ceea ce zăreau în inima fumului.

Atacul ținu aproape o jumătate de oră. Stricăciunile s-au dovedit considerabile. Importanța lor nici nu a fost dezvăluită în primele comunicate privind Midway-ul. De îndată ce avioanele japoneze se îndepărtară, ofîterul cu zborurile din trupele de marină lansă următorul mesaj: *„Ordin vînătorilor să aterizeze. Realimentarea cu carburanți să se facă pe divizii.*

Întâi divizia a cincea”. Două avioane aterizară pe pista de ciment a aerodromului, în fața hangarelor strivite, mistuite de foc. Din 24 de avioane Brewsters, dispăruseră 15; 7 aterizaseră ici, colo, grav avariate. Întîlnirea cu roiul atacatorilor japonezi avusese loc la 35 de kilometri de Midway. Mai tirziu avea să se afle că vreo patruzeci de avioane japoneze fuseseră doborîte fie de antiaeriană, fie de vînătorii de avioane Brewsters: remarcabilă performanță dată fiind inegalitatea forțelor. Acum, ieșiți din adăposturi, oamenii adunau morții și răniții antiaerienei precum și cutiile de conserve și țigările, care umpleau locul, spulberate de prin magazinele distruse. Se trecu la reparațiile cele mai urgente. În timp ce se munceau să degajeze terenul de dărîmături, apărătorii Midway-ului priveau cu neliniște pisteles absolut intacte ale aerodromului. Japonezii bombardaseră celelalte instalații, pentru a reduce la tăcere artileria și pentru a răpi avioanelor din Midway orice posibilitate de a se realimenta; în ceea ce privește însă pisteles, care pentru refacere ar fi cerut timp mult, avuseseră grijă să nu se atingă de ele. Gîndeau că în curînd le vor folosi ei înșiși.

Atacurile avioanelor ce se ridicaseră din Midway împotriva navelor japoneze au avut loc la 8,10; 8,11; 8,30 și 8,34. Cam la un sfert sau jumătate de oră interval. Aici încep să apară diferențe de orar între diferitele documente. Dar asta interesează prea puțin. Ceea ce vrem să știm este succesiunea evenimentelor. Patru formații își luaseră zborul din Midway. Iată-le: prima alcătuită din 6 avioane-torpiloare TBF Curtiss „Avenger”, era comandată de locotenentul Fieberling; a doua, alcătuită din 15 avioane Boeing B.17 „Fortărețe zburătoare” ale armatei se afla sub comanda locotenent-colonelului Sweeney; a treia – 4 B.26 Martin (bombardiere medii de 12 tone), înarmate fiecare cu cîte o torpilă, era comandată de căpitanul Collins; a patra, alcătuită din 16 bombardiere în picaj SBD „Dauntless”, comandate de maiorul Henderson și din 11 bombardiere în picaj SBV „Vindicators”, aflate sub ordinele maiorului Norris.

Cele 6 avioane-torpiloare ale lui Fiebeling sosiră primele

deasupra obiectivului (la 8 și 10, potrivit orarului pe care îl adoptăm din comoditate). Ordinul strict al lui Nimitz era să fie lovite portavioanele japoneze. Acestea navigau sub protecția unui nor de avioane de vânătoare și înconjurate de crucișătoare și distrugătoare. Avioanele-torpiloare coborîră la șaizeci de metri, executînd ceea ce istoricii americani au numit *a gallant attack* ¹. „Se pare că grupul acesta a lovit în plin o navă inamică”, avea să spună comunicatul oficial. În realitate, singurul pilot supraviețuitor, aspirantul de marină Earnets, care s-a înapoiat cu avionul său avariat, nu putuse observa decît în foarte mică măsură rezultatele atacului. Celelalte cinci avioane fuseseră doborîte. Două căzuseră chiar înainte de a-și fi putut lansa torpila. Piloții japonezi au dat dovadă de o cutezanță egală cu cea a adversarilor, urmărind avioanele-torpiloare pînă pe cîmpul de tragere al propriilor nave.

Avioanele B.26 ale armatei sosiră în raza obiectivului în timp ce atacul avioanelor-torpiloare se încheia. Avioane Zero se năpustiră întru întîmpinarea lor. Collins dădu ordin alor săi să plonjeze, spre a lansa torpilele cu care fuseseră înzestrate avioanele sale. El însuși se aruncă asupra unui portavion, la 700 metri distanță și la 70 metri altitudine. Locotenentul Muri, secundul formației sale, îi urmă pilda. Cele două aparate trecură peste prova portavionului, urcînd aproape vertical prin impresionanta perdea de proiectile. Collins se pomeni cu trenul de aterizare distrus, mitraliorul din coada avionului lui Muri zăcea ucis, iar motorul luă foc. Un alt B.26 se prăbuși în mare. Portavionul țintit, atins poate (se ridicase, ce-i drept, o coloană de apă) giră cu toată viteza pe dreapta. Era *Akagi*. Nu se putea spune cu certitudine dacă fusese lovit. Dar escadra japoneză începea să-și piardă impecabila formație.

Cîteva minute și apărură pe cer avioanele 16 SBD Dauntless ale maiorului Henderson. Zece piloți din grupul acesta veniseră în escadrilă doar cu o săptămînă în urmă; aproape că nu aveau habar de bombardamentul în picaj. Era

¹ Un atac riscant, efectuat fără pic de teamă (n, t.)

și motivul pentru care Henderson hotărîse înlocuirea acestui mod de a ataca, printr-un bombardament „în glisadă”. Formația descrie un cerc larg, pentru a lua înălțime. „În timpul celor cîteva minute care au precedat atacul am numărat șaiszeci și trei de nave, a povestit un aviator. În timp ce antiaeriana îndrepta asupra noastră un tir precis, ne-au asaltat o sumedenie de Zero. Muream de frică...” În clipa în care Henderson făcea o glisadă, avionul său fu lovit și doborît. Căpitanul Glidden preluă pe dată comanda, dirijînd formația spre portavionul *Kaga*. SBD-urile continuau să piardă încet din înălțime, în timp ce dedesubtul lor *Kaga* manevra cu violență; escortoarele sale cele mai apropiate au fost văzute depărtîndu-se de el ca de un urs uriaș devenit furios. Mai multe SBD-uri care virau pieziș căzură, cuprinse de flăcări, în mare. Bombardierele supraviețuitoare coborîră pînă la 150 de metri și își lansară bombe peste *Kaga*. Trei bombe lovîră puntea navei, din care se înălțară coloane de fum. Ori de cîte ori un bombardier se redresa după ce-și lansase bombe, avioane Zero se năpusteau asupra lui. „Avionul nostru se afla în luptă cu opt Zero, a istorisit un aviator. Am fost rănit la piciorul drept. Vîrtejurile de aer îmi trimiteau sînge peste lentilele ochelarilor, astfel că abia mai vedeam cele ce se petreceau în jur. Avionul se alesese cu o gaură enormă în stabilizator. Radioul nu mai funcționa, toate instrumentele de bord se umpluseră de sînge. Și fiindcă nu-mi rămînea altceva de făcut, am încercat să dreg țevăria de benzină. Pînă în cele din urmă motorul încetă să mai funcționeze. Contactul cu marea a fost brutal, dar avionul a plutit, astfel că am putut pune pluta pe valuri.” Acțiunea grupului acesta a durat cu totul treisprezece minute. Din șaisprezece avioane, doar opt s-au întors la Midway, iar dintre acestea două erau serios avariate.

Este cu neputință de știut dacă cele 15 „Fortărețe zburătoare” ale locotenent-colonelului Sweeney au ajuns deasupra obiectivului imediat înainte sau imediat după cele 11 SBD-uri „Vindicators” comandate de Norris, nici la ce altitudine au bombardat și nici dacă au reușit ori nu să lovească țintele. Totul duce la părerea că și-au largat

bombele de sus, fără a obține impacturi, dar sporind serios deruta în escadra japoneză. În ce privește avioanele „Vindicators”, întâmpinate de rezistența cu adevărat disperată a avioanelor japoneze, masate în jurul portavioanelor, au renunțat să mai atingă obiectivele acelea. Norris pică deliberat asupra crucișătorului *Hiei*, urmat de tot grupul său. Două bombe lovire în plin uriașul „trabuc”, fumul începu să se ridice. *Hiei* începu pe dată să se încline transversal. Avioanele „Vindicators” făcură stînga-mprejur. Doar două dintre ele fură silite să amerizeze înainte de Midway.

Iată cum rezumă Nimitz situația după aceste atacuri: „Forțele aeriene ale Midway-ului loviseră cu toată puterea, dar japonezii nu se dădeau bătăuți. Aproape zece din navele lor fuseseră avariate, dintre care una sau două nave de transport scufundate. Aceasta însemna o pierdere destul de slabă pentru puternica flotă de 80 de nave ce se îndrepta spre Midway. Cea mai mare parte a avioanelor de vînătoare, a avioanelor-torpiloare și a bombardierelor în picaj din Midway – adică singurele tipuri de aparate în stare să obțină un procentaj ridicat de atingere a țintelor – fuseseră distruse. Trei dintre portavioanele japoneze erau încă intacte sau foarte puțin avariate”.

La Midway moralul era scăzut. Aviatorii care scăpaseră teferi în urma luptelor stăruiau asupra importanței flotei japoneze în marș spre Midway. „Șaizeci și trei de nave, sîntem pierduți !” repeta un mitralior din grupul Henderson. Un altul a adăugat: „Japonia întreagă se află în drum, să ne atace”. Și majoritatea aparatelor ce scăpaseră erau avariate, iar cele necesare reparării lor lipseau. Apărarea aeriană a Midway-ului încetase, practic, să mai existe. Mulți apărători ai insulei rămîneau atît de impresionați de spectacolul ruinelor lor și de istorisirile aviatorilor, încît uitau de existența forțelor navale americane așteptate, ori nu-și mai întemeiau pe ele nici o nădejde. Toți, chiar cei mai hotărîți să apere atolul cu prețul vieții lor, își reprezentau forța navală japoneză sub forma unui elefant uriaș în care arunci cu pietre sau proiectile, sperînd să-l vezi oprindu-se, ori cel puțin ușor rănit și care, totuși, continuă să înainteze

scuturîndu-și trompa și răcnind furios.

Dar iată că – și poate că în aceasta a constatat, pînă la urmă, faptul cel mai surprinzător al bătăliei de la Midway – în urma atacurilor aeriene, „elefantul” japonez a încetat să se mai îndrepte spre atol. A făcut cale întoarsă. Escadra japoneză s-a îndreptat spre nord-vest, scindîndu-se, pare-se, în două grupuri, fiecare dintre ele cuprinzînd jumătate din numărul portavioanelor. Manevra aceasta care uneori – în primele relatări asupra Midway-ului a fost reprezentată ca o renunțare, ca o retragere înainte de luptă – a avut probabil la origine dorința de a pune la adăpost portavioanele japoneze împotriva sistemului noros la care s-a făcut aluzie mai înainte.

Comandamentul japonez, fără să spered că va obține un rezultat la fel de surprinzător ca la Pearl Harbor, contase pe faptul că va găsi la Midway doar forțe slabe. Prezența „Fortărețelor zburătoare” în rîndurile atacatorilor din timpul dimineții îl neliniști și îl făcu să considere că garnizoana insulei fusese strașnic întărită. Distrugătoare japoneze au detectat prezența unor submarine americane în locurile respective. Efectul surprizei fusese așadar ratat. În sfîrșit, este aproape sigur că portavioanelor *Enterprise* și *Hornet* le fusese descoperită poziția de către avioanele de cercetare japoneze. Pe scurt, operația își schimba caracterul. Nu era vorba încă pentru japonezi de o renunțare, firește, dar comandamentul lor își exprimă dorința de a proteja portavioanele, de a-și crea perspective, de a reflecta, poate, la posibilitățile de a ataca Midway-ul dintr-o altă direcție. Dar orice forță organizată în vederea unui atac determinat își pierde mult din valoare cînd neprevăzutul, în loc să-i grăbească mișcarea, i-o încetinește și i-o abate.

La nord de Midway, cele două grupări operaționale americane se îndreptau spre locul acțiunii. O ceață rece, ușoară își arunca vîlurile peste zare. Portavioanele *Enterprise* și *Hornet* navigau în capul formației; fiecare era înconjurat de „ecranul” său. Prova distrugătoarelor de însoțire aproape că dispărea în spuma valurilor. Întrucît nu fuseseră semnalate

decît două portavioane japoneze, grupul *Yorktown* era menținut în rezervă, ușor spre spate. La bordul portavioanelor, piloții fuseseră treziți la ora 3. De la ora 4 se aflau echipați, în fotoliile de piele ale camerelor de așteptare, citind pe panourile transparent-luminoase, informațiile ce soseau neîntrerupt privind atacul japonez asupra Midway-ului. Încă de la reperarea grosului forțelor nipone, difuzoarele mai multor nave fură conectate la postul de radio al avioanelor din Midway. Astfel, echipajele putură asista la bombardarea atolului și la apărarea disperată a aviatorilor de vînătoare. Apoi veni vremea, pentru piloții de pe portavioane, să se urce în avioanele lor. Cînd ajunseră pe puntea de decolare, ceața se destrămase. Flota americană naviga pe o vreme luminoasă. Iată ordinea decolărilor. De pe *Hornet* au decolat succesiv (este cu neputință de fixat ora de începere a decolărilor): 35 de bombardiere în picaj Douglas SBD „Dauntless”, 15 avioane-torpiloare TBD „Devastators”, 10 avioane de vînătoare Grumann F4F „Wildcat”. De pe *Enterprise* și-au luat zborul succesiv, începînd cu ora 7,50 (?): 32 „Dauntless”, 14 avioane-torpiloare, 10 de vînătoare. La 8,40, se socoti că ar fi imprudentă menținerea avioanelor pe puntea *Yorktown*-ului, astfel că fură trimise în văzduh 17 „Dauntless”, 12 avioane-torpiloare și 6 de vînătoare; 17 „Dauntless”, destinate atacării unuia sau mai multor portavioane japoneze, nereperate încă, erau păstrate în rezervă.

Iată acum ce rezultate au obținut avioanele acestea. Bombardierele și cele de vînătoare de pe *Hornet* n-au dat de nimic. Japonezii schimbaseră de drum spre nord-vest, cum s-a mai spus, iar la poziția indicată piloților nu se afla nimic. Bombardierele și avioanele de vînătoare de pe *Hornet* se îndreptară atunci spre sud-vest, pentru a-și continua cercetarea.

Avioanele-torpiloare de pe *Hornet* se aflau sub comanda maiorului John C. Waldron. Grupul acesta (al optulea de avioane-torpiloare) fiind separat de bombardiere și de cele de vînătoare aflate pe drum, îl căută pe inamic într-o cu totul altă direcție (în cea bună) și îl descoperi la 9,20 (?).

Cercetările acestea îi consumaseră aproape tot combustibilul. De îndată ce inamicul fu reperat, Waldron ceru prin radio permisiunea să se întoarcă să-și facă plinul de benzină înainte de a ataca. Spruance transmise următorul răspuns: „Atacă imediat”. Escadra japoneză forma o linie de 15 kilometri lungime. Fără escortă, ca avioanele-torpiloare din Midway, avioanele-torpiloare aparținând lui *Hornet* coborîră la înălțimea lor de lansare și înaintară în zbor orizontal lent spre obiective, în mijlocul vînătorilor japonezi dezlănțuiți. Rezultatul previzibil se produse: cel de-al 8-lea grup de avioane-torpiloare fu pe de-a-ntregul nimicit. Unul după altul avioanele cădeau în mare, mistuite de flăcări. Nici unul nu se întoarse pe *Hornet*. Singurul supraviețuitor dintre toți piloții acestei formații a fost un aspirant pe nume George H. Gay. Cînd i-a fost doborît avionul, Gay s-a menținut pe suprafața apei cramponîndu-se de perna unui scaun ce plutea în afara avionului. „Apoi am plonjat, spre a încerca să scot pe mitraliorul din coada avionului (rănit), povestește el, dar nu am izbutit. Primul lucru pe care l-am văzut, cînd am ieșit din nou la suprafață, a fost un uriaș portavion japonez care venea drept spre mine. Avioane apuntau la bordul lui. Găseam interesant spectacolul, dar mai tare mi-ar fi plăcut să-l văd, oricum, de mai departe. La aproximativ 500 de metri de mine, portavionul veni cu viteză spre dreapta, imitat de crucișătorul care îl însoțea, și care trecu cam la 450 metri de mine”. Gay nu-și umflă puntea de cauciuc înainte de căderea nopții, spre a nu fi văzut de japonezi și astfel, cu fața la răsul apei, el asistă la bătălia Midway-ului.

Se afla în mare de mai puțin de o oră cînd văzu sosind o nouă formație de avioane-torpiloare americane. Era grupul al 6-lea aparținînd portavionului *Enterprise*. Potrivit expresiei elegante din comunicate, grupul acesta se ducea să „opereze independent”. Se spunea la vremea respectivă – bineînțeles în Instrucțiunile tactice ale marinei americane – că întotdeauna trebuie trimise în primul rînd bombardierele în picaj; apoi, sub protecția vînătorilor, încetele avioane-torpiloare veneau să atace brutal navele inamice rănite. Am văzut și vom vedea că scenariul acesta suferea de temute excepții. Astfel, în

dimineața aceea, vînătorii de pe *Enterprise* ajunseseră înainte de avioanele lor torpiloare. Le-au așteptat deasupra obiectivului vreme de o jumătate de oră. Benzina li se termina. Nezărind nici un vînător japonez (Zero-urile erau probabil la realimentare), comandantul vînătorilor de pe *Enterprise* semnală: „Nici o patrulă de luptă în văzduh” și ordonă cale întoarsă formației sale. Peste cîteva minute sosiră avioanele-torpiloare ale *Enterprise*-ului. Avioanele Zero erau în văzduh. Grupul al 6-lea alege drept țintă portavionul *Kaga*, deja lovit. Piloții americani fură siliți să străpungă perdeaua formidabilei antiaeriene și să înainteze la mică înălțime sub focul a douăzeci și cinci de avioane de vînătoare japoneze. Norocul le surise ceva mai mult decît celor de pe *Hornet*, de vreme ce din 14 aparate au scăpat 4. Celelalte 10 au fost doborîte.

Nevătămății se mai zăreau încă gonind spre sud-est, înălțindu-se anevoie, cînd spectatorul care își ținea fața deasupra valurilor văzu apropiindu-se o nouă formație de avioane-torpiloare americane, de data aceasta escortate de vînătoare. Cea de a treia formație de avioane-torpiloare, aparținînd *Yorktown*-ului, sosea cu 16 avioane de vînătoare, ale sale, plus cele ale *Enterprise*-ului întîlnite pe drum și care hotărîseră să-i însoțească pe atacatori. Dar o fatalitate de neînălăturat persecuta în dimineața aceea specia avion-torpilor, căci Gay văzu limpede vînători americani care – atacați de avioane Zero mai numeroase și mai rapide, învăluite, fiecare în parte – fură pînă în cele din urmă despărțiți de avioanele-torpiloare care, exact ca și predecesorii lor, se îndreptară spre obiectiv în zbor orizontal lent și fără apărare, copleșiți în clipa aceea de alte avioane Zero. Gay văzu șapte dintre ele prăbușindu-se în flăcări înainte de a fi putut lansa bombe. Ultimii cinci făcură acest lucru asupra portavionului *Akagi*. Trei fură doborîți îndată după aceea. Din 12 avioane angajate în luptă, doar 2 s-au întors la bordul portavionului lor.

Comentatorii militari sînt rareori luați din scurt. Ei îți expun schema de atac aero-naval, prevăzut în Instrucțiunile tactice – în mod succesiv: bombardierele în picaj, apoi

avioanele-torpiloare însoțite de altele de vânătoare – atrăgându-ți atenția asupra caracterului rațional și economic al schemei. Chiar dacă evenimentele se desfășoară cu totul altfel, tactica iese întotdeauna victorioasă. Din cele 41 de avioane-torpiloare angajate în dimineața aceea, 35 au fost doborâte și nu este sigur că ar fi fost atinsă vreo navă japoneză. Dar, subliniază comentatorii, atacurile acestea au împiedicat portavioanele să manevreze pentru a-și lansa bombardierele; mai mult decât atât, temându-se în mod deosebit de torpile, japonezii își folosiră toate avioanele de vânătoare pentru a se apăra împotriva avioanelor-torpiloare, astfel că au fost prea puține aparate *Zero* gata să intervină în clipa în care au sosit bombardierele în picaj ale *Enterprise*-ului și ale *Yorktown*-ului. Este adevărat. Între cele două tactici, cea ortodoxă și cea potrivnică ei, n-a existat decât o diferență de economie în vieți omenești și în material. Dacă se merge pînă în adîncul lucrurilor, aceasta este singura diferență existentă vreodată între tactici.

Bombardierele în picaj americane ar fi trebuit să sosească asupra obiectivului în același timp cu avioanele-torpiloare sau chiar puțin mai înainte. Am mai spus că escadrilele au fost despărțite, că obiectivul nu era acolo unde ar fi trebuit să fie și că fiecare formație l-a căutat în cutare sau cutare direcție. Grupul portavionului *Hornet* nu l-a găsit. Bombardierele acestea au făcut cale întoarsă, multe dintre ele au căzut în mare, deoarece li se terminase benzina, altele au putut ajunge la Midway.

Maiorul Clarence W. McClusky, comandant al grupului de bombardiere în picaj aparținînd *Enterprise*-ului, îl reperă pe inamic după o căutare de o oră și mai bine, la 6 000 metri altitudine. Zări, în sfîrșit, la jumătate distanță de orizont, un fir alburiu desenîndu-se pe albastrul intens al mării. Era fumul navelor japoneze. McClusky trimise un mesaj *Enterprise*-ului și își desfășură avioanele. Era mirat că nu vedea nici un avion de vânătoare japonez ridicîndu-se să-i atace formația. Apropiîndu-se de obiectiv și privind mai bine, văzu că existau acolo avioane *Zero* destule. La mai mult de 5

000 metri sub el, norul lor de viespi se omora să dea gata niște avioane-torpiloare. Puteau fi deslușite cu limpezime două portavioane mari și unul mai mic. Cruciaștoarele de însoțire se păstrau acum la distanță mare (la mai multe mile) de portavioane, în timp ce distrugătoarele rămâneau foarte aproape de navele cele uriașe și le urmăreau mișcările cu fidelitatea peștilor-piloți. În clipa aceea, grupul de bombardiere în picaj al *Yorktown*-ului se uni cu acela al *Enterprise*-lui și atacul fu organizat. Grupul *Enterprise*-ului, divizat în două secții, ținti portavioanele *Soryu* și *Kaga*. Avioanele *Yorktown*-ului se năpustiră asupra lui *Akagi*.

Punțile de decolare se apropiară, crescură, crescură, clare, puțin mișcătoare, cu emblema Soarelui-răsare din ce în ce mai marcată în mijloc; în spate, aripile lucitoare ale avioanelor ce se adunaseră toate la un loc. La dreapta și la stînga punții lui *Kaga*, albele gheizere ale celor dintii bombe care nu-și nimeriseră ținta. Deodată o străluminare alb-roșie străluci cu putere în spate, se deschise ca o floare; flăcări mari se ridicau spre înalt. O altă bombă dispăru prin punte; prin deschizătură s-a văzut spintecînd, încet și prelung văzduhul, o fîntînă țîșnitoare de sfărîmături. Avioanele *Zero* se porniră atunci să urce spre atacatori, dar atacul continuă. Atîns în mai multe rînduri, portavionul *Soryu* începu să ardă și el, în timp ce bombardierele se prăbușeau în mare. Din 33 de bombardiere aparținînd *Enterprise*-ului, au pierit 18. Ultimul care se depărtă își lansă bomba asupra unui distrugător care se opri scurt locului, lipit parcă de fața mării, vîrsînd vapori prin puntea de mijloc. Aspirantul Gay, agățat în continuare de perna-i plutitoare, văzu dintr-odată o imensă jerbă de flăcări țîșnind din *Kaga*, iar apa îi transmise un șoc. Săriseră în aer buncărele cu muniții ale portavioanelor japoneze.

Akagi se așezase tocmai împotriva vîntului, pentru a-și lansa avioanele, cînd „Dauntless”-urile *Yorktown*-ului se năpustiră asupra-i. Primul avion japonez depășise cu puțin partea din față a punții, cînd cea dintii bombă căzu pe puntea hangarelor, în masa de avioane grupate. Pupa se

preschimbă pe dată într-o pădure de flăcări. În câteva secunde *Akagi* primi cinci bombe care îl transformară într-un jar plutitor. Văzîndu-l atît de turtit, 4 avioane din grupul *Yorktown* atacă un crucișător și o navă mare de linie apropiate și le loviră pe amîndouă. Cuirasatul începu să scuipe un fum gros și negru, în timp ce crucișătorul se apleca, rănit de moarte, spre fața mării. Grupul acesta al *Yorktown*-ului se înapoie întreg, nevătămat. Între orele 11 și 12, rezultatul înscris de atacurile aviației ambarcate era următorul: 3 portavioane japoneze scoase din luptă: *Kaga*, *Akagi*, *Soryu*; 1 distrugător distrus; un crucișător grav avariat; o navă mare de linie avariata. Un portavion japonez, *Hiryu*, rămase intact. Fusese văzut îndreptîndu-se spre nord, spre sistemul noros.

Portavioanele americane, fiecare înconjurat de dispozitivul de siguranță imediată, se îndreptau spre sud-vest, avînd grijă să se mențină la anumită distanță de rapidele cuirasate japoneze. Abia se întorseseră bombardierele pe *Yorktown*, că se și dădu ordinul ca puntea să fie imediat degajată. Era ora 12. La 20 mile nord, patrula de protecție a *Yorktown*-ului interceptase tocmai 18 bombardiere în picaj japoneze, însoțite de 18 avioane de vînătoare. Veneau de pe *Hiryu*. O încăierare scurtă și furibundă. Doar opt dintre bombardierele japoneze scăpară de vînătorii americani. Se apucară atunci să înfrunte *Yorktown*-ul care era escortat de crucișătoarele grele *Astoria* și *Portland*, precum și de 5 distrugătoare. Ceea ce a urmat seamănă întrucîtva cu tragerea la țintă în porumbei de lut. Și cum atacatorii erau puțini la număr, ochitorii, în loc să organizeze un baraj de proiectile, își aleseră fiecare ținta. Primul bombardier japonez fu doborît de îndată ce ajunse în bătaia tunului; jur-împrejurul lui se iscă un spulber negru de sfărîmături, apoi și în fața lui; se prăbuși ca un pietroi. Al doilea se apropie mai tare, în picaj. Fu realmente pulverizat în văzduh; nimic nu mai rămase din el, doar bucățele care zburau pîrînd impalpabile; dar bomba lui căzu pe puntea *Yorktown*-ului. Cel de al treilea avion fu și el lovit de moarte

la începutul picajului său: se sparse în câteva bucăți mari, care căzură în siaj, iar bomba lui explodează sub apă, născând o uriașă și ciudată bășică ce se mistui în vârtejuri. Alte trei bombardiere plonjară, spre tribord. Două bombe nu nimeriră nava, a treia sparse puntea la tribord; avionul căzu în mare, chiar lângă *Yorktown*. Fiecare avion japonez, încă aflat în aer, era nimbă de explozii. Un al șaptelea descrie un cerc și se angajă energic în picaj. Bomba lui se desprinsă chiar înainte ca el să fie doborât și explodează pe liftul din față, stîrnind un incendiu. Al optulea greși ținta. În total, *Yorktown*-ul a fost lovit de trei ori. La 12,15 atacul se încheiase. Toți atacatorii fuseseră doborâți.

Portavionul *Yorktown* staționa pe mare. O coloană înaltă de fum negru țîșnea din el, urcînd vertical către cer. Privit de pe navele de escortă, spectacolul se dovedea dramatic. Dar la bordul portavionului domnea o activitate înfrigurată. Echipajele de salvare și de reparații se aflau la lucru pe puntea de zbor, în interpuntea hangarelor unde se aprinsese un incendiu, precum și în compartimentul mașinilor; aici bomba avariase coșul și provocase stingerea mai multor căldări. La 13,15, gaura din puntea de decolare era, provizoriu, reparată; la 13,50 nava putea merge cu 20 de noduri, iar incendiile erau, dacă nu stinse, cel puțin îndestul de bine supravegheate pentru ca avioanele să poată apunța și să se realimenteze cu benzină. De cum fură pregătite, primele își și reluară zborul, spre a merge să-l atace pe *Hiryu*.

Yorktown constituia o aripă a escadrei americane, încă aflată în drum spre nord-vest. La 14,26 radarul acestei nave detectă apropierea unor avioane inamice venind dinspre nord. Toate navele americane se pregătiră de luptă. Pe puntea *Yorktown*-ului fu întreruptă realimentarea cu combustibil.

Sosea cel de-al doilea val de asalt lansat de *Hiryu*: 16 avioane-torpiloare, însoțite de vînătoare. Ca și primul, valul fu interceptat mai întîi de patrula de protecție a portavionului, de care nu scăpară decît 8 avioane-torpiloare. Fură văzute luînd înălțime și înaintînd în zbor orizontal lent –

„cu un curaj egal propriilor noastre avioane-torpiloare”, avea să anunțe comunicatul american – într-un văzduh atît de înțesat de explozii, încît aveai impresia că vezi căzînd o zăpadă neagră. Doar patru dintre ele atinseseră distanța de lansare înainte de a fi doborîți. Pe suprafața mării apărură îndată lungile cicatrice ale dîrei iscată de torpile. Nava *Yorktown* înainta cu viteza-i maximă; imensa ei punte se înclina cînd la babord, cînd la tribord. În felul acesta comandantul său evită două torpile. Ultimele două loviră portavionul la babord. O coloană de apă țîșni din mijlocul navei care își încetini brusc viteza, fără să se oprească însă. Echipajele de pe toate celelalte nave își îndreptară privirile spre portavion. Antiaeriana amuțise, nici un avion japonez nu se mai afla în văzduh. Atacul durase, în totul, șapte minute.

Yorktown se înclina tot mai tare la babord, pierzînd din viteză. Începu să se rotească în cerc mic, din ce în ce mai încet, apoi stopă. Din pîntecele lui ieșea un fum gros și negru, iar din coș vâluri albe, ușoare. Navele din escorta sa începură să se învîrtă în jurul său, apropiindu-se.

Interiorul navei era cufundat în beznă; înclinarea devenea tot mai mare. La 14,57, comandantul ordonă abandonarea navei. Scări și plase mari din cînepă fură aruncate de o parte și de alta a navei, astfel încît oamenii să poată coborî spre distrugătoarele ce se apropiiau.

Aviatorul care l-a descoperit primul pe *Hiryu* a fost un pilot al *Yorktown*-ului, locotenentul Sam Adams, care părăsise puntea navei sale chiar înainte de cel de-al doilea atac japonez. El determină poziția portavionului japonez cu puțin înainte de ora 16 și o comunică, precum și ruta, viteza, compoziția escortei, toate cu o precizie atît de mare încît atacul putu fi organizat dinainte, amănunțit; fiecare pilot avea un obiectiv bine fixat. *Enterprise* trimise 24 de bombardiere în picaj, dintre care 14 erau ale lui *Yorktown*. Peste o jumătate de oră decolară de pe *Hornet* 16 bombardiere în picaj.

Grupul de pe *Enterprise* reperă inamicul la 16,50. Trei

coloane mari de fum se înălțau din portavioanele japoneze lovite, care se țirau pe mare la oarecare distanță de *Hiryu* rămas intact. Un roi de avioane Zero se năpusti în întâmpinarea avioanelor americane, dar numai trei dintre acestea au fost doborâte. Greutatea înfrîngerii începea să apese pe umerii japonezilor.

Bombardierele în picaj plonjară asupra lui *Hiryu*, de la 6 000 de metri; portavionul primi în plin șase bombe. Atît de mare fu puterea exploziilor, încît puntea de zbor se coji ca o banană, acoperind puntea de navigație. O masă de flăcări țîșni brusc, iar nava începu să ardă de la un capăt la altul. Bombardierele atacară apoi cuirasatul *Kirishima*, fără să-i pricinuiască însă prea mari stricăciuni. O jumătate de oră mai tîrziu sosi grupul de pe *Hornet*, care, vîzînd în ce hal era *Hiryu*, își aruncă bombe pe un cuirasat și un crucișător. Puțin mai tîrziu o escadrilă de „Fortărețe zburătoare”, venită de la Pearl Harbor, lansă trei bombe mari asupra lui *Akagi* care se scufundă și lovi un crucișător greu și unul ușor. Avioanele aterizară apoi la Midway.

Spre sfîrșitul după-amiezii, *Soryu*, grav avariat încă în urma atacurilor din timpul dimineții, fu dat gata de un submarin american care îl scufundă cu două torpile. *Kaga* fu nimicit seara cu tunul de către un crucișător. *Hiryu*, jăratec plutitor, avea să fie scufundat din proprie voință de către un distrugător japonez care, în zorii zilei de 5 iunie, înainta pe o mare acoperită de sfărîmături, spre a-i culege pe supraviețuitori. O jerbă de torpile, și ultimul dintre portavioanele japoneze angajate în bătălia de la Midway se mistui în abisurile oceanului.

Aspirantul Gay, încă agățat de perna sa, asistase aproape la toată bătălia. Și fiindcă seara cobora, iar linia japoneză aflată în derută se îndepărta spre nord, gîndi că-și putea umfla, în sfîrșit, pluta de cauciuc. Se urcă pe ea. La puțin timp după aceea a fost cules.

Între timp, la Midway optimismul devenise străin tuturor. Apărătorii atolului continuau să aibă sub priviri ruine; reconstrucția se vădea peste măsură de înceată; încă mai ardeau rezervoarele cu benzină. Veștile privind bătălia

aeriană rămîneau nelimpezi. Într-un cuvînt, spiritele erau încordate, istovite. În ziua de 5 iunie, la ora 2,15 submarinul *Tambor* semnală: „Numeroase nave neidentificate la 90 mile vest de Midway.” Toată lumea se gîndi la o tentativă de debarcare, iar cînd în zorii zilei de 5 iunie un submarin japonez răzlețit, necunoscînd pesemne rezultatul bătăliei de la Midway, trase cîteva lovituri de tun în direcția aceasta, fu dată alarma generală. Greșeala fu recunoscută în scurt timp. Apărătorii Midway-ului nu aveau cum ști, firește, că în noaptea ce trecuse, și anume la ora 22, amiralul Yamamoto ordonase tuturor forțelor sale să se întoarcă în Japonia. Divizia aceasta, a 7-a, formată din crucișătoare *Mogami*, *Mikuma*, *Sazuya* și *Kumano* se îndreptă mai întîi spre Midway, în intenția de a-l bombarda. Încercarea se încheie cu același eșec. În timpul nopții, *Mogami* și *Mikuma* se văzură nevoite să execute manevre de evitare a unui submarin; *Mogami* fu avariat. Crucिșătoare *le* luară și ele drumul Japoniei.

În timpul acesta raportul submarinului *Tambor* fusese transmis portavioanelor. Spruance își îndreptă forțele cu 25 de noduri în direcția indicată. Orele dimineții se scurgeau și alte rapoarte scoaseră la lumină faptul neîndoielnic că navele neidentificate erau japonezi în retragere. *Tambor* însuși preciză: „Două crucișătoare tip *Mogami*, ruta vest.” Acestea fură puse pe fugă. Dar, la nord-vest de Midway, dăinuia același sistem noros, iar inamicul se putu ascunde în el.

La 6 iunie vizibilitatea se ameliorează. Inamicul în derută fu reperat în prima parte a dimineții de către avioane ale *Enterprise*-ului, care determinară poziția a două grupări de nave aflate la 50 de mile una de alta și la 400 nord-vest de Midway. Treizeci și șase de avioane B.17 ale armatei își luară zborul din Midway, spre a ataca gruparea de sus. Nu descoperiră obiectivul. Șase dintre ele, care zburau la 3 000 de metri, văzură o navă la 25 mile est de poziția calculată a inamicului. Lansară asupra ei 12 bombe; inamicul dispăru. Bombardierele trimiseră pe dată următorul mesaj: „Un crucișător japonez a fost scufundat în cincisprezece

secunde”. Crucișătorul japonez era în realitate submarinul american *Grayling* care, încă la primele bombe, intră în imersiune și astfel, din fericire, nu fu avariat.

Hornet trimise 36 de bombardiere în picaj, însoțite de 8 avioane de vânătoare. Avioanele acestea reperară un cuirasat de tip *Kirishima*, un crucișător și 3 distrugătoare. Bineînțeles, nu exista nici un avion japonez în văzduh, dar antiaeriana era furioasă. Cele două mari unități fură lovite de bombe, însă nu avariate grav; în orice caz nu-și încetăriră înaintarea. Un bombardier american fu doborât. Vânătorii mitraliară distrugătoarele. Peste o oră, formația se înapoiase la bordul lui *Hornet*. Avu loc o rapidă realimentare cu combustibil; aviatorii luară câte un sandviș și o ceașcă cu cafea, apoi se luară din nou după inamicul pus pe fugă. Bătălia începea să semene a hăituială.

O importantă formație de bombardiere în picaj (numărul este cu neputință de precizat) pornită de pe *Enterprise* intră în luptă, la puțin timp după aceea, cu două crucișătoare grele care navigau cu viteză redusă, însoțite de două distrugătoare. Cele două crucișătoare erau *Mikuma* și *Mogami*, acesta din urmă deja victimă a unei coliziuni. Fură atacate de avioane americane vreme de un ceas și jumătate. Amîndouă fură pisate cu bombe, iar *Mikuma* avu cel mai mult de suferit. Întreaga-i suprastructură nu era decît o grămadă de fiare înroșite, înnegrite, răsucite; pe punte, prin perdeaua de fum, se vedeau alungite trupurile morților, tunurile de pe *Mikuma* nu încetau să tragă nici măcar o clipă; crucișătorul foarte jos la apă de-acum, continua să înainteze pe marea calmă, sub vuitoarea traiectorie a avioanelor, în fața tovarășului său aproape la fel de bătut de soartă. Apoi, incendiile care izbucniseră în diferite puncte, pe toată lungimea sa, sfîrșiră prin a se contopi. *Mikuma* încetini și mai mult, în timp ce *Mogami* se îndepărta de siajul său. Bombele continuau să-i cadă în jur. În timp ce pornise să se încline (cu tunurile trăgînd mereu), cele două distrugătoare se apropiară neșovăielnic și încercară să i se alătore, pentru a-i culege pe supraviețuitori. Avioanele americane coborîră în picaj asupra distrugătoarelor, bombardîndu-le. Unul dintre

ele primi o bombă la pupa; focul se prelinse pînă la mijlocul punții, apoi se frînse și se afundă în mare. *Mikuma* se înclină mai tare încă și, brusc, se scufundă. Se făcu nevăzut. Puțin mai departe, *Mogami*, în continuare atacat de avioane, se îndepărta încet, trăgînd și manevrînd; la bord izbucniseră cîteva incendii. Distrugătorul rămas teafăr se îndreptă spre el. Întrucît aviatorii americani își epuizaseră muniția, făcură cale întoarsă. *Mogami* avea să ajungă pînă în cele din urmă la baza japoneză din Truk; era distrus, stors de vlagă, de nerecunoscut, impresionant martor al primei de netăgăduit înfrîngerii suferită de Japonia pe mare de la 1592 încoace.

Ne aducem aminte că *Yorktown*, lovit de două torpile de avion, fu evacuat la 4 iunie, ora 15. Dar iată că după ce ajunse la o înclinare de 25 de grade, se stabilizează în poziția aceasta, continuînd să plutească. La ora 18, amiralul Fletcher ordonă distrugătorului *Hugues* să rămînă lîngă epavă, pregătît să o scufunde dacă inamicul ar fi încercat să și-o însușească. În zorii zilei de 5 iunie, comandantul distrugătorului semnală: „*Yorktown* care continuă să plutească poate fi salvat.” La ora 8 au fost văzute jerbe de gloanțe trasoare pe puntea portavionului, apoi un om care semnaliza. Distrugătorul *Hugues* trimise o ambarcație, care culese doi marinari, socotiți morți în infirmerie în momentul evacuării. Nimitz, ținut la curent cu chinurile *Yorktown*-ului, îi telegrafie lui Fletcher: „Salvați-l. Trimit un dragor, un remorcher și un distrugător.” Dragorul, venit de mai aproape, sosi primul și astfel începu remorcarea, în timp ce o echipă de salvare urca la bordul portavionului care fu repus în poziție verticală, mulțumită unor judicioase manevre cu pompele. Distrugătorul *Hamman* naviga în preajma sa, iar alte distrugătoare îi slujeau de dispozitiv de siguranță imediată. *Yorktown* ar fi putut fi salvat, dacă n-ar fi intervenit inamicul. Dar iată că un submarin japonez, care urmărise convoiul, înșelă vigilența escortei, înaintă curajos și lansă patru torpile. Două îl loviră pe *Hamman*, care se și scufundă. Celelalte două intrară în *Yorktown*. Portavionul se scufundă abia a doua zi dimineată.

Pierderile celor doi adversari s-au soldat, pînă la sfîrșit,

astfel: japonezilor le-au fost scufundate patru portavioane, un crucișător, două distrugătoare, unul sau două transportoare, precum și avariate mai multe nave mari. Peste 2 000 de marinari și aviatori japonezi și-au pierdut acolo viața. Americanii au pierdut un portavion și 150 de avioane. Morți au avut 307. Răniții japonezi care au murit în brațele americanilor au fost cufundați în mare sau înhumați cu onoruri militare.

Bătălia de la Midway a confirmat importanța de prim ordin a rolului aviației ambarcate, reliefat de altfel și cu prilejul bătăliei din Marea Caraibilor. Dispunând de o uriașă superioritate în artilerie, amiralul Yamamoto dăduse greș în operația sa, fără să se fi putut sluji măcar de tunurile sale mari.

IV

GUADALCANAL

Potrivit tuturor mărturiilor, ultimele ceasuri ale drumului de apropiere s-au scurs într-o atmosferă ciudată, destul de ațîțătoare, în care curiozitatea juca cel mai de seamă rol. Plouase săptămîni în șir. Plouase în Noua Caledonie: pe străzile Wellington-ului; plouase pe cheiuri, în timpul nesfîrșitei debarcări; plouase în insulele Fidji; iar patrulele de acoperire își luaseră zborul pe ploaie ori prin pîclă, aproape în fiecare dimineață, desenînd cu elicele lor irizate discuri chenăruite de nimburi. Dar iată că în noaptea aceea ploaia contenise. În sfîrșit. Pe cerul spălat scînteiau, printre cumuluși, stele ochioase. Era plăcut. Oamenii, chiar cei ce nu făceau de cart, se sculasera cu mult înainte de ivirea

zorilor, de cum se zvonise pe navă că în zare s-a ivit pămîntul. Da, pămîntul se afla acolo, drept înainte, la nord-est, pe deplin vizibil în scaldă razelor lunii aflată la ultimul ei pătrar. Deloc dușmănos. Se puteau desluși măguri împădurite coborînd lin spre mare; lumina lunii sculpta relieful. Și pentru că se apropiau zorile, cerul se limpezi și mai mult, apoi păli. Stelele se topiră. Escadra venise pe stînga, astfel că țărmlul defila acum la tribord. În dimineața ce se năștea, munții verzi se conturau cu uimitoare claritate, iar văile ce-i tărau împrumutaseră culoarea violetelor. La poalele pantelor, plaje întinse, de culoare deschisă. Escadra naviga atît de aproape de țarm, încît se putea auzi rostogolirea pe nisip a valurilor iscate de nave. Nici un alt zgomot în afară de torsul surd al mașinilor și de vuietul tăvălugurilor de apă lingînd pămîntul. La gura unei văi micuțe, un sat de băștinași – cîteva colibe înălțate pe stîlpi. Dar în preajma lor, nimeni. Pesemne că toată suflarea din colibele acelea dormea. Pe navă fiecare om se întreba dacă era într-adevăr cu putință ca țărmlul acela să devină un cîmp de luptă. Astfel apăru oamenilor de pe *Enterprise*, în dimineața zilei de 7 august 1942, Guadalcanalul.

Guadalcanalul (denumit și Guadalcanar – ortografierea acestor nume melaneziene, în care consoanele sînt atît de discutabile, este în general un compromis – însă Guadalcanal sună magic) este una dintre insulele arhipelagului Solomon, al cărui lanț, orientat de la nord-vest spre sud-est, se întinde pe aproximativ 500 de mile, începînd cu estul Noii Guinee și înaintînd în direcția Noilor Hebride. Altfel spus, șiragul insulelor Solomon, aproximativ paralel cu coasta de nord-est a Australiei, este despărțit de continent prin Marea de Corali, lată cam de 800 de mile. Privite dinspre mare, insulele acestea par adevărate giuvaeruri. Se spune că Mendana, care le-a descoperit în 1569, le-a dăruit numele acesta gîndindu-se la comorile vestitului rege al Iudeilor. Mai tîrziu, s-a văzut că Melanezia este leagănul unei familii omenești primitive. Evanghelizați, băștinașii aceștia au devenit în cea mai mare parte prezbiterieni sau catolici. Celelalte ființe ale insulelor sînt reptile, insecte și păsări cu penaj strălucitor.

Guadalcanalul măsoară cam 150 de kilometri lungime pe 50 lățime. Japonezii nu s-ar fi interesat probabil de insula aceasta mai mult decât de oricare alta, dacă ea nu ar fi fost dăruită, spre nord, cu cea mai frumoasă cîmpie din arhipelag. O cîmpie poate deveni curînd un aerodrom. Și apoi, în fața acestei cîmpii din nordul insulei există o alta, pe nume Florida, al cărei țărm arcuit spre Guadalcanal adăpostea o radă și un port adînc, Tulagi, ocrotit de insulițele Tulagi, Gavutu și Tanambogo. Un aerodrom, un port – iată o bază. La începutul lunii iulie au debarcat la Guadalcanal trupe și muncitori; au început lucrările.

Dar, încă din luna aprilie, comandamentul suprem american hotărîse „să facă din Pacificul de sud-vest o zonă ofensivă”. Nu ar fi lipsită de interes o scurtă privire asupra desfășurării pregătirilor ce au decurs din hotărîrea aceasta. Ele prefigurează uriașele planuri potrivit cărora au fost conduse după aceea operațiile.

Un nou post de comandă a fost creat la Auckland (Noua Zeelandă) și încredințat viceamiralului Robert L. Ghormley. Ghormley avea faima că înjură tot atît de mult ca și Halsey, dar că, pe deasupra, este un bun organizator. A părăsit Washington-ul la 1 mai, anume spre a se duce la postul său, unde a sosit în ziua de 7. La 12 mai el a primit de la Nimitz misiunea „de a ocupa pozițiile insulare menite să-i ușureze conducerea operațiilor în Pacificul de sud-vest și în Pacificul central, precum și de a pregăti lansarea de operații amfibii împotriva pozițiilor ocupate de japonezi.” După Midway, comandamentul superior estima că „legile strategiei cereau ca inamicul să fie lovit din nou, cu putere și repede”. Ghormley a primit așadar, la 2 iulie, ordinul de a ataca grabnic. A fost numit șef al tuturor forțelor terestre, maritime și aeriene ale Pacificului. Generalul-locotenent¹ Alexander A. Vandegrift, comandantul Diviziei I a trupelor de marină, a fost numit șef al forțelor de ocupație în teritoriile ce urmau a

¹ Gradul de general-maior american și britanic echivalează cu general-locotenent la noi (n.t.)

fi cucerite. Prima jumătate a acestei divizii abia debarcase în Noua Zeelandă, venind din Statele Unite, unde se instruia de luni și luni; cea de a doua jumătate se afla pe drum. Divizia urma să fie întărită de Regimentul 2 al trupelor de marină și de Batalionul I de asalt (sau Raiders). Ziua Z a atacului a fost fixată pentru 1 august, adică după trei săptămîni de la sosirea ultimelor unități din trupele de marină. În cele trei săptămîni trebuiau făcute următoarele treburi: debarcați oamenii, lăsați să se odihnească, regrupați pe unități de luptă, reîmbarcați; mai trebuia descărcat și reîncărcat materialul (vom vedea de ce anume), pregătită operația amfibie, repetată; apoi trebuia efectuată deplasarea la locul atacului. Totul (astfel precizau ordinele) executat în cea mai deplină taină.

Întrucît vremea proastă pricinuisese întîrzieri în transporturi, programul a fost decalat cu cîteva zile. Navele ce soseau din Statele Unite trebuiau să fie descărcate, apoi reîncărcate, astfel încît la ceasul luptei totul să poată fi obținut în ordinea convenită și anume: armele, vehiculele și benzina, munițiile; apoi hrana, tot ceea ce era legat de îngrijirea medicală, precum și un supliment de benzină. Navele aveau să ridice ancora în portul Wellington. Operațiile au fost centralizate de-a lungul unui singur chei unde puteau acosta cinci nave deodată. Timpul era scîrbos: frig, ploaie, vînt antarctic suflînd în rafale. Ploaia spăla și decolora munții aceia alcătuiți din cutii de carton stivuite pe chei; responsabilii de la intenđență nu mai știau dacă încărcau cincizeci de mii de rații de mazăre sau suc de grepfrut. Cei din trupele de marină se odihneau după oboseala călătoriei în Statele Unite-Noua Zeelandă, cărînd cu spinarea lăzi șaisprezece ore pe zi. „Se vor odihni după ce se vor reîmbarca”, a hotărît comandamentul. O navă care, la sosire, suportase operația descărcare-reîncărcare, a fost din nou în întregime descărcată și iarăși reîncărcată, spre verificare, ca să se vadă dacă, într-adevăr, toate se aflau la locul lor. Fiecare navă transporta o unitate de luptă cu toate armele și aprovizionarea necesară menținerii în acțiune vreme de treizeci de zile. O altă navă transporta aprovizionarea în

hrană și muniții, pentru a menține trei dintre aceste unități în acțiune, încă treizeci de zile. Orice obiect de prisos a fost eliminat din încărcături, cu o severitate draconică (draconică pentru americani). Așa de pildă, fiecare batalion avea dreptul doar la două mașini de scris, iar zahărul candel (un dulce mult apreciat) a fost înlocuit cu săpun, chibrite, lame de ras, țigări. La 7 iulie, Ghormley a plecat cu avionul în Australia, unde a avut o întrevedere cu generalul Douglas MacArthur, comandantul suprem al zonei de sud-vest. La 16 iulie și-a încheiat redactarea ordinului său de operație. Ordinul acesta a fost „camuflat” într-o schemă de aplicație. El prevedea folosirea următoarelor forțe aero-navale (enumerarea poate fi sărită de către persoanele grăbite):

Trei mari grupări operaționale, dintre care primele două sub comanda viceamiralului Franc J. Fletcher (Fletcher: un bătrîn lup de mare, dar cu purtări civilizate; epicurean, jucător de bridge și de golf, amator de conversații cu femei tinere pe la serate; energic, uneori nestăpînit. Excelent pilot de marină). Mai întîi gruparea „NAN” (forță de sprijin aerian), cuprinzînd: grupul I, alcătuit din portavionul *Saratoga*, plus 2 crucișătoare și 5 distrugătoare; grupul II, alcătuit din portavionul *Enterprise* (purtînd pavilionul contraamiralului Thomas C. Kinkaid, comandantul acestui grup; comandant de navă: căpitan de rang 1 Arthur C. Davis), plus un cuirasat (*North Carolina*), 2 crucișătoare și 5 distrugătoare; grupul III, alcătuit din portavionul *Wasp*, plus 2 crucișătoare, 6 distrugătoare și 5 petroliere. În al doilea rînd: gruparea operațională „TARE”, comandată de contraamiralul Richard K. Turner, cuprinzînd: 22 transportoare; 1 grup de sprijin de artilerie, alcătuit dintr-un crucișător și un distrugător; 5 dragoare de mine; un grup de siguranță apropiată, trecut sub ordinele contraamiralului Crutchley (britanic, *Royal Navy*) și compus din 3 crucișătoare australiene și 1 crucișător american cu aviația lor, plus 8 distrugătoare. În al treilea rînd, o grupare de avioane și hidro-avioane cu bazele pe uscat (La Nouméa, Efate, Tongatabu, Samoa, insulele Fidji). Adică, în total, 3 portavioane, 1 cuirasat, 14 crucișătoare, vreo treizeci de distrugătoare, 10 nave auxiliare, 22

transportoare, plus aviația.

Primele nave, cele mai încete, au plecat de la ancoră la 22 iulie. Fusesse fixată o întâlnire în plină mare, la 23° 15' latitudine sudică, longitudine 180°. Au mai ajuns în punctul acela și 7 cargouri și transportoare cu escortele lor, venind de la San Diego. Acolo a avut loc, la bordul portavionului *Saratoga*, o conferință a tuturor comandanților. Apoi întreg ansamblul de forțe s-a îndreptat spre insula Koro din arhipelagul Fidji, unde trebuia să aibă loc repetiția generală.

Au ancorat în fața acestei insule în ziua de 28 iulie. Băștinașii au sosit în grabă cu pirogile; apoi cu ajutorul frînghiilor, soldații le-au dat chiloți uzați, lame vechi de ras, pantofi de tenis și tricouri în schimbul unor stofe din fibre de cocos, coliere din scoici și nuci de cocos. Din partea americanilor cererea întrecea oferta, marfa indigenă crescuse la preț; la o oră după deschiderea pieții, nuca de cocos se plătea cu bani peșin și valora 1 dolar bucata. Apoi băștinașii au fost îndepărtați, pentru a se începe repetiția. Avioanele au bombardat recifuri de corali, mitralierele au scurmat nisipul, proiectilele au sfîrtecat cocotierii. Ostașii de marină își aruncau materiale de debarcare, vociferînd sub ploile acelea torențiale. Băștinașii priveau speriați spectacolul, de la distanță, și mai uluiți că-i vedeau pe albi bătîndu-se cu nevăzutul; apoi au plecat.

Nici armata, nici marina nu erau încă pregătite cu adevărat pentru debarcări de anvergură. Vremea proastă nu îngădui executarea în totalitate a repetiției. Mai mult decît atît, necesitatea de a păstra regimul de interdicție radio, care anula aproape toate posibilitățile de comunicare, făcea ca operația să fie ca și necontrolabilă. Totuși, comandamentul aprecie că toată agitația nu se dovedise inutilă. Plecarea definitivă a avut loc noaptea. La 3 august, s-a trecut la sudul Noilor Hebride, ruta nord-vest. La 7 august, la Guadalcanal.

La 5,30 cele trei portavioane au început să-și lanseze avioanele. La 6,13 toate navele desemnate au deschis focul, în timp ce Dauntless-urile presărau bombe peste Guadalcanal, peste Florida și peste mănunchiul de insulițe.

La 6,47, transportoarele soseau în fața plajelor, iar la 6,50 a fost dat ordinul de debarcare. Ambarcațiunile au fost coborâte în apa calmă. Vremea era minunată. Singurele reacții japoneze se concretizaseră prin apariția unui avion, doborât de altfel imediat și prin câteva focuri ale antiaerienei. După aceea, nimic. La ora 8 ostașii de marină au debarcat pe două dintre plajele Guadalcanalului, fără să întâmpine vreo rezistență (un pușcaș izolat ucisese un om). Puteau fi văzuți cu ajutorul binoculului – pe cap purtau căști și erau foarte încărcați; traversau plajele ȋopăind, în timp ce avioane americane zburau foarte jos, chiar pe deasupra lor. Au intrat îndată în junglă și s-au îndreptat spre aerodrom.

Înaintau în coloană de cîte unul, la aproximativ treizeci de pași interval, cu arma în cumpănire, ascuțindu-și auzul. Nici un sunet în afară de viersul păsărilor. Atotstăpînitoare erau doar umezeala densă și penumbra. Pămîntul, unduios și moale ca un covor. Nimeni. Sus de tot, dincolo de creștetele înalte ale copacilor, cerul albastru. Ostașii de marină înaintau păstrînd o tăcere absolută, fără a lăsa în urmă nici un colțisor necercetat, asemenea unor trupe care au făcut foarte multă instrucție. Ochii se învățau cu penumbra, dar înaintarea aceasta înceată, prin jungla jilavă, cu toate simțurile treze, însemna o grea încercare pentru nervii unor occidentali. Pînă și cel mai slab pîrîit îi făcea să-și lunece degetul pe trăgaci. Deodată, toți cei din fruntea coloanei se opriră: se auzea ceva. Da, murmurul unui rîu. Într-adevăr, jungla se lumineă; în scurtă vreme se ivi și rîul, destul de lat, limpede, nu prea adînc. Soarele se strecura printre crengile copacilor și revărsa lumină peste rîul acela care șerpuia susurînd într-un decor măreț, teatral întrucîtvă. O pasăre multicoloră spintecă lumina. Oamenii contemplau întunecați, bănuitori, spectacolul naturii. Primii intrară în apă, în timp ce alții treceau în poziție de tragere, spre a-i acoperi la nevoie. Apoi, cei care trecuseră făceau același lucru pentru următorii. Nimic nu se întîmplă. Șirul de soldați deveni șerpuitor, iar înaintarea continuă.

La puțin timp după aceea jungla se lumineă din nou. Se puteau vedea urmele proaspete ale bombardamentului

american, arborii retezați. Coloanele își conteniră mersul. La mai puțin de o sută de metri, printre copaci, într-un soi de pajiște destul de întunecată încă, puteau fi zărite niște cabane din scînduri. Cîteva fuseseră distruse; cele ce păreau neatinse aveau o înfățișare săracăcioasă, de strictă utilitate. Prezența lor impresiona neplăcut. În inima acelei vegetații luxuriante, ostașii de marină se tîrau ca șerpii. Nimeni în barăci, nimeni împrejur. Așadar, o tabără japoneză. Cea mai vastă dintre construcții era mobilată de mese lungi, acoperite cu rămășițele unui prînz părăsit în grabă: niște sticlute galbene, iar în castroanele și farfuriile de tablă lăsate în neorînduială – orez, pește uscat... Un parfum exotic plutea peste toate. Cercetînd restul taberei, ostașii de marină descoperiră dugheana de fierari, cantine destul de prost aprovizionate și un garaj cu cîteva sute de biciclete urîte, negre. Un detașament fu lăsat acolo, pentru a ocupa tabăra.

Spre prînz, oamenii care înaintau prin jungla Guadalcanalului auziră deasupra lor uruit de avioane; înțeleseseră că erau bombardiere japoneze care zburau la mare înălțime. Peste cîteva clipe ghemotoace negre se iscară în jurul acelor avioane, iar ostașii de marină pricepură că este vorba de antiaeriana navelor americane. Pînă la ei, bubuitul tunurilor ajungea oarecum vătuit. Oamenii aveau impresia că navele se aflau la mare depărtare, că-i despărțea o porțiune de junglă cu neputință a fi străbătută. Curînd antiaeriana amuți. Dar se făcu din nou auzită către orele 13,30, ca și mugetul bombardierelor în picaj. Totul se petrecea în afara văzului; nimeni nu știa, nu se dumirea.

Apoi dădură peste încă o tabără, mult mai mare decît prima, avariata de bombardament. Pîlcuri de arbori cosiți, barăci răsturnate cu susul în jos, iar în centru, într-o construcție ce scăpase nevătămată, ostașii de marină descoperiră uniforme albe, ofițerești, caschete și săbii. Era sediul postului de comandă japonez. Mai departe, cazarmamente, bucătării, o magazie plină cu orez; o magazie de intendență cuprinzînd tot felul de provizii, precum și bere

japoneză, sake ¹, țigări și zahăr candel. Nici morți, nici vii pe nicăieri. Explorarea acestor cantonamente pustii, din care orice urmă de viață părea să fi pierit brusc, ca la semnul cumplit al unei baghete magice, nu se dovedea mai puțin tulburătoare decît înaintarea prin junglă. Ostașii de marină se simțiră ușurați cînd o patrulă semnală prezența probabilă a inamicului, nu departe de această de-a doua tabără. Desfășurați în lanț de trăgători, americanii descoperiră sub arbori vreo cincizeci de oameni aproape goi, fără arme, sfrijiți, vizibil îngroziți. „Dușmanii” aceștia nu opuseră nici o rezistență și explicară, cu chiu cu vai, că erau muncitori coreeni, tratați de japonezi ca niște sclavi. Mai adăugară că japonezii se retrăsese în direcția colinelor. Într-adevăr, ostașii de marină înaintară în jungla Guadalcanalului pînă seara, fără să întilnească țipenie de om. Munițiile și aprovizionarea ce fuseseră debarcate se adunau în stive pe plajele insulei.

Batalionului 1 de asalt (Raiders) i se încredințase misiunea de a pune stăpînire pe insulița Tulagi. Debarcarea a fost efectuată la vîrfurile de nord, fără nici o greutate și fără nici o reacție din partea inamicului. Atacatorii își începură înaintarea urmînd cele două maluri ale masei centrale. Jungla din Tulagi era nespus de stufoasă, împăienjenită de liane, înfundată de tufe uriașe. Soldații nu putură înainta în două ore decît cu 1 400 de metri. Și, deodată, îi opri locului un puternic și nevăzut foc de artilerie. Nu le-a trebuit prea mult timp ca să înțeleagă că tunurile și mitralierele care scuipau focul acela erau instalate înăuntru unor caverne – scobituri în rocile calcaroase ascunse de vegetația junglei. Adăposturile acestea naturale puteau lesne rezista proiectilelor trimise de nave, precum și bombelor. Au fost nevoiți să treacă la asalt. Primii atacatori au înaintat tîrîș pînă aproape de ele și au aruncat grenade prin deschizăturile grotelor. Japonezii le adunau cu mîna și le azvîrleau afară. Cele ce explodau înăuntru nu păreau să-i stingherească de

¹ Rachiu de orez (n.t.)

vreme ce artileria lor nu-și contenea tirul. Când, în sfârșit, după un asalt viguros și cumplit de ucigător, a fost cucerită prima cavernă, americanii au găsit acolo câțiva japonezi morți; dar atunci au înțeles că grota aceea corespundea cu altele, prin galerii de care supraviețuitorii se folosiseră pentru a se retrage. O încrengătură de caverne comunicante, cu ziduri interioare și obstacole proteguitoare, fusese plăsmuită acolo, în inima junglei. Pe la mijlocul după-amiezii, înaintarea atacatorilor insulei Tulagi se dovedise atât de înceată și de costisitoare, încât comandantul batalionului de asalt ordonă să fie luate măsuri de siguranță pentru ca noaptea să se stea pe loc.

La Gavutu existau caverne asemănătoare foarte aproape de țărm, astfel că focul invizibilei artilerii improșca plaja. Din zece ostași de marină care puneau piciorul pe uscat, unul era ucis. Cei care scăpau nevătămați, traversau plaja în fugă și se culcau la marginea junglei. Înaintarea a fost la fel de anevoioasă și de înceată ca la Tulagi. Și aici au fost nevoiți să-și petreacă noaptea în junglă, față în față cu dușmanul.

La Tanambogo, același sistem de apărare. Tanambogo este legată de Gavutu printr-o șosea construită la puținii centimetri sub nivelul apei, de care americanii au vrut să se folosească. Tirul japonezilor bara șoseaua în chiar mijlocul ei, astfel că nimic nu a putut trece, nici măcar celei două tancuri trimise la întărire. Un atac cu mijloace mai puternice a fost proiectat pentru ziua următoare.

Bombardierele japoneze, zărite la începutul după-amiezii de către ostașii de marină ce-și croiau drum prin junglă, veneau de la baza niponă Rabaul aflată în Noua Britanie (la aproape 1 000 kilometri de Guadalcanal). Atacul lor, care a durat zece minute, fără să pricinuiască vreo avarie, a fost urmat de atacul unor bombardiere în picaj escortate de avioane Zero. Avioane de vânătoare ce-și luaseră zborul de pe *Enterprise* și de pe *Saratoga* s-au înfruntat cu cei ce atacau. O bombă a atins o navă de transport, ucigînd 22 de oameni. Mai multe avioane japoneze au fost doborîte, dar piloții de pe avioanele Zero escortoare au răpus 11 vînători americani.

Odată cu căderea nopții, crucișătoarele contraamiralului

Crutchley au început să patruleze în apele nord-vestice ale Guadalcanalului, spre a proteja transportoarele împotriva unui atac al unor submarine sau al unor nave de suprafață.

În aceleași momente, la Rabaul, o linie de nave de război cu suprastructuri caracteristice amintind de acoperișul pagodelor, ieșea dintre cheiuri, cu toate lumini stinse, îndreptându-se spre sud-est.

Orice junglă se trezește la viață noaptea: astfel vrea legea firii. Soldații americani de la Guadalcanal, de la Tulagi și de la Gavutu își dădeau prea bine seama că, în privința lor, nici vorbă nu putea fi de somn.

„Ședința” a început într-un fel destul de neașteptat, prin fluierături. Apoi, focuri de armă. Altele le-au răspuns. La un minut după aceea, din altă direcție, o ploaie de proiectile. Și mereu, mereu țigănele acelea. Unii dintre fluierători se cocoșaseră pesemne prin copaci; da, așa făcuseră. Uneori se auzea cum câte unul dintre ei, lovit, cădea cu zgomot moale, făcând crengile să trosnească. Alții șuierau, iar gloanțele lor se înfingeau pe nevestite în pământ – sau între umerii cuiva. Nevăzutul inamic era prezent pretutindeni. După mai puțin de o oră, parte dintre ostași se simțiră de-a dreptul descumpăniți, neînstare să spună din ce parte intraseră în capcana aceea jilavă.

La Gavutu și la Tulagi, japonezii au țîșnit din cavernele lor, așa, deodată, urlînd; erau înarmați cu puști mitraliere, cu grenade și cuțite. Soldații americani i-au așteptat cu neînfricare, trăgînd de foarte aproape. Tot japonezul care nu cădea continua să se năpustească mai departe și să lupte pînă la moarte, la nevoie chiar cu dinții. Încăierările s-au transformat în sălbatice lupte corp la corp. Nici un atac japonez nu s-a încheiat înainte ca toți atacatorii să nu fi fost nimiciți. Atacurilor desfășurate într-un urllet le-au urmat atacuri date în tăcere. Totul amuțise; americanii se străduiau să străpungă cu privirea bezna opacă și, mai ales, ascultau. Cel mai slab foșnet îi încorda peste măsură. Brusc, la cîțiva metri, au început să apară luminițe și umbre ce săltau, se asmuțeau, se agățau cu o mocnită furie, la fel de drăcească

precum țipetele de mai înainte. Printre împușcături și explozii de grenade putea fi auzită răsuflarea întretăiată a oamenilor și sunetul sec al cartilagiilor strivite sub loviturile date cu patul armei.

La bordul navelor mici ce patrulau aproape de coastă, marinarii auzeau, repercutîndu-se pe fața apei, vuietul împușcăturilor, al rafalelor de mitralieră, al urlletelor. Din teama de a nu-i ucide pe ai lor, nu se încumetau să tragă cu tunul în vălmășagul acela.

Apoi, odată cu apropierea zorilor, jungla se cufundă în tăcere. Japonezii se retrăseseră în vizuinile lor, nu s-ar putea spune cînd anume. Morții lor și morții americanilor zăceau de-a valma pe jos. Americanii și-i ridicară pe ai lor; apoi se regrupară, restabiliră comunicațiile tăiate și porniră din nou la atac. Un căpitan, pe nume Torgerson, descoperi o metodă de a reduce la tăcere cavernele japoneze. Acoperit de trăgători de elită, el izbuti să arunce prin deschizături nu grenade, ci niște scînduri de care erau fixate încărcături de trinitritoluen, prevăzute cu fitiluri destul de scurte pentru ca japonezii să nu aibă nici măcar timpul să le apuce și să le azvîrle afară. Un fitil prea scurt primejdui viața căpitanului, care se pomeni cu hainele sfișiate; dar a scăpat cu viață. Datorită intervenției sale, vreo cincizeci de caverne s-au prăbușit peste ocupații lor.

Torpilorul *Buchanan* s-a apropiat mult de Tanambogo, pentru a trimite din plin un anume număr de proiectile asupra cavelor japoneze. S-a putut vedea limpede cum japonezii cocoțați prin copaci au fost spulberați prin vîzduh, sfiștecați. Apoi și-au croit drum înainte două nave de asalt, fiecare înzestrată cu cîte un tanc; prima și-a putut trece tancul pînă la plajă, astfel că el s-a afundat în pădure; cea de a doua a fost oprită de un recif, la cîțiva metri de țarm. Și-a coborît rampa, iar tancul a înaintat, urmat de vreo doisprezece ostași de marină, sub tirul japonezilor. Locotenentul care comanda tancul a fost ucis. Japonezii ieșiți de prin adăposturi au alergat pînă acolo și au azvîrlit un drug de fier în șenile. Tancul a lunecat înapoi, înțepenindu-

se pe butucul unui cocotier. În ciuda aprigului foc al ostașilor de marină, japonezii l-au înconjurat, aruncînd înăuntru grenade. Întregul echipaj a fost ucis, iar tancul a luat foc. Torpilorul *Buchanan* s-a apucat să tragă din nou. Douăzeci și trei de japonezi și-au găsit moartea lângă tancul incendiat. „Dirzenia individuală a soldatului japonez era uluitoare”, avea să scrie Vandegrift. „Fiecare lupta pînă la moarte, preferînd să se sinucidă decît să se predea. În cursul atacului dat împotriva insulelor Solomon, doar trei japonezi s-au predat”. La Tanambogo a fost nevoie de intervenția aviației la rasul solul și de alte două atacuri cu tancurile, pentru a-i înfrînge pe apărători sau, mai bine zis, pentru a-i extermina. La ora 22, Tanambogo, Tulagi și Gavutu se aflau deplin în mîinile ostașilor de marină; doar cîțiva japonezi răzleți mai trăgeau ici, colo.

La Guadalcanal, după ce au respins atacurile nocturne ale japonezilor, americanii și-au reluat înaintarea spre cîmpie; unul dintre batalioane urma țărmlul, celălalt se afunda în junglă. Acesta ajunsese la prînz la aerodromul care, în parte, fusese amenajat de japonezi. La ora 16 trupele americane se făcuseră stăpîne pe el. Un raport a stabilit că, începînd de la 4 iulie – data sosirii lor pe insulă – japonezii instalaseră acolo două tabere mari și una mai mică, debarcadere, un depozit și un atelier mare de reparații mecanice, două impunătoare stații de radio, o uzină de gheață, două uzine electrice, o fabrică de aer comprimat pentru torpile și un aerodrom aproape complet, cu hangare, mîneci de vînt, 1 200 metri de pistă din ciment, baterii antiaeriene și amplasamente de mitralieră. Aerodromul acesta a fost numit de americani Henderson Field, după numele unui comandant de escadrilă căzut la Midway.

Vreo patruzeci de bombardiere bimotoare japoneze, escortate de avioane de vînătoare, au ajuns deasupra Guadalcanalului în ziua de 8, la începutul după-amiezii. Au atacat la mică înălțime și au suferit pierderi mari. Navele transportoare se îndepărtaseră de țărml și manevrau sub bombardament. Unul dintre ele a fost scufundat, un altul

incendiat. În timpul acestui atac, distrugătorul *Jarvis* a fost străpuns de o bombă care i-a trecut prin cocă, fără să atingă mașinile. S-a luat hotărîrea să fie trimis la Nouméa, pentru reparații, însoțit de un alt distrugător, *Hovey*. S-a angajat în strîmtoarea Lengo, la nord de Guadalcanal, și, ocolind capul Speranța, s-a făcut nevăzut. *Hovey* venea în același siaj. După ce a ocolit și el capul, echipajul nu a mai zărit nimic pe apele mării. Într-un minut, *Jarvis* dispăruse fără urmă. Nu s-a aflat niciodată ce anume s-a întîmplat.

Debarcarea la Guadalcanal a fost realizată cu următorul preț: un transportor incendiat și scufundat, un distrugător scufundat, 22 avioane doborîte. Comandamentul american socotea că pierderile în vieți omenеști fuseseră mai mici decît se crezuse la început. În afară de morții din avioanele doborîte și din navele scufundate, americanii nu pierduseră pe plaje și în junglă decît 108 oameni (100 soldați, 8 ofițeri); alți 140 de oameni, dintre care 6 ofițeri, fuseseră răniți grav. Era puțin, într-adevăr, dată fiind sălbăticia luptelor desfășurate noaptea; dar măcelurile acelea feroce nu angajaseră, de fapt, decît grupuri mici de oameni și, dacă-i adevărat că japonezii s-au luptat ca niște diavoli, nu-i mai puțin adevărat că fuseseră atacați cu o strivitoare superioritate în mijloace tehnice de luptă. Au avut aproximativ 1 500 de morți; 23 fuseseră luați prizonieri (dintre care 20 răniți). Plus echipajele avioanelor doborîte.

„În pofida grelelor pierderi suferite de inamic”, scria amiralul King, „ne puteam aștepta la noi operații împotriva navelor noastre, fie prin navele de suprafață, fie prin avioanele venite din insula Santa Isabel. În momentul acela destul de critic, portavioanele noastre au trebuit să se retragă pentru realimentare. Alte două motive ne-au mai determinat să ne retragem portavioanele: pe deoparte, japonezii dovediseră că posedă o considerabilă forță aeriană, pe de alta, bănuiam existența unor submarine inamice prin împrejurimi și nu aveam deloc poftă să ne primejduim portavioanele.” Fletcher a fost cel care a luat hotărîrea ca portavioanele să fie retrase. El a telegrafiat lui Ghormley, la Nouméa, cum că „dat

fiind numărul mare și crescînd al bombardierelor inamice prin partea locului, recomandă retragerea forțelor de acoperire aeriană”. Ghormley a aprobat. Pe dată, Fletcher a ordonat portavioanelor și dispozitivului lor de siguranță imediată să se pregătească de drum. Un nou bombardament ar fi stîrnit mai mică tulburare. La miezul nopții, Turner, șeful grupării operaționale „TARE” (forță amfibie) organizează la bordul unui transportor o conferință la care asistară amiralul britanic Crutchley și generalul Vandegrift, șeful trupelor de marină. Din puținul care s-a aflat, s-a tras totuși încheierea că numele lui Fletcher nu fusese deloc pomenit în bine. Portavioanele începuseră să ridice ancora, dimpreună cu cuirasatul lor, cu cele 6 crucișătoare și 16 distrugătoare; se știa că o forță navală japoneză plecată de la Rabaul se îndrepta spre Guadalcanal. Turner deschise ședința declarînd că, dată fiind retragerea portavioanelor, forța amfibie era în chip periculos expusă atacurilor aeriene și că trebuia să retragă toate navele. Vandegrift a sărit în sus; cantitățile de material de război și de aprovizionare debarcate pe plajele Guadalcanalului se dovedeau încă insuficiente; ar fi fost o nebunie să trimită înapoi, pe jumătate pline, transportoarele aduse de așa departe și cu atîtea sacrificii bănești. Crutchley era descumpănit. Vandegrift declară că trebuia să se ducă la Tulagi, să discute cu subordonatul său, generalul Rupertus, asupra „aspectului nou și neliniștitor al chestiunii”. Dar aspectul era mult mai îngrijorător decît și-l închipuia Vandegrift: În timp ce avea loc conferința, forța navală japoneză anunțată sosea (înainte de ora prevăzută) în apele Guadalcanalului.

Încă din amurg, crucișătoarele lui Crutchley (în afară de al său crucișător-amiral *Australia*, la bordul căruia se dusesse la conferința lui Turner, la est de Guadalcanal) patrulau ca și în ajun, pentru a acoperi transportoarele. Se împărțiră în două grupuri: unul la nord, altul la sud; două distrugătoare patrulau la oarecare distanță. Toate patrulele acestea acopereau spațiul cuprins între insulele Guadalcanal și Florida, convergînd spre nord-vest, de o parte și de alta a

unei insulițe vulcanice numită Savo. Cerul era noros, noaptea întunecată. Nimic nu ne-ar împiedica să închinăm pagini multe, cu hărți și schițe, descrierii bătăliei ce s-a dat în insula Savo. Dar cît de puțin serioasă ar fi treaba aceasta. Minuțioasele și tîrziile reconstituiri nu corespund de fel cu realitatea. Un singur cuvînt caracterizează exact lupta aceasta nocturnă, cuvîntul *surpriză*. Laconica relatare a amiralului King dă limpede a înțelege următoarele: „Către ora 1,45 noaptea, o grupare de nave – crucișătoare și contratorpiloare – inamice (6 crucișătoare escortate) a pătruns în locurile acestea, fără să fie reperată și, ajutată de rachete lansate din avion, a atacat, cu tunul și torpila, trupele noastre de protecție. Luați prin surprindere, dar și din cauza intensității focului japonez care, în cîteva minute, a izbutit să pricinuiască mari avarii navelor noastre, nu am putut răspunde decît în slabă măsură tirului inamic”. Cîteva rînduri ale căpitanului de rangul 1 japonez Toshikazu Oamae, șeful statului major al amiralului care comanda crucișătoarele atacatoare, înlesnesc precizarea, dacă nu a detaliilor, cel puțin a aspectului general al luptei: „La puțin timp după ce am trecut la Savo, am reperat gruparea din sud a crucișătoarelor dumneavoastră. Peste aproximativ două minute am lansat torpilele și am deschis foc cu tunurile. Imediat după aceea am venit pe stînga și am reperat gruparea dumneavoastră de nord. Venind pe stînga, coloana noastră s-a împărțit în două: o divizie de crucișătoare a trecut în dreapta grupării americane, cealaltă în stînga. Pe dată am început a ataca cu torpila și cu tunul.”

Nava *Canberra* a fost lovită de 26 proiectile și de una sau două torpile, înainte chiar ca artileria proprie să apuce să tragă vreun foc. Pe puntea în flăcări, un morman de morți; comandantul a fost ucis printre primii. În două minute situația navei devenise disperată. Și s-a scufundat, învăluită în fumul incendiilor sale.

La pupa lui *Canberra*, *Chicago* se pregătea să deschidă focul asupra atacatorilor, cînd veghea tribord semnală siajul unei torpile. Comandantul ordonă: „Cîrma dreapta !” Două torpile explodară undeva la babord. Peste cîteva secunde o

altă torpilă lovea prova, ridicînd o coloană de apă înaltă cît catargul, smulgînd etrava. Un proiectil retează piciorul din tribord al catargului prova. Proiectoarele de pe *Chicago* continuau să caute invizibilul agresor. Groaznic de avariata, nava *Chicago* nu avea să se scufunde totuși.

Atacată cu tunul de la mai puțin de o milă, *Astoria* se pomeni curînd cu o turelă scoasă din luptă și cu mai multe incendii la bord. Toate tancurile de apă plesniseră. Muniția artileriei secundare exploda din cauza căldurii, sfîrtecînd pe toți cei din jur. Echipajul fu silit să părăsească nava pe cale să se scufunde. *Quincy*, străluminat dintr-odată de mai multe proiectoare japoneze, se pomeni ciuruit, într-o clipită doar, de proiectile. „Flăcările l-au cuprins amețitor de repede, povestește comandantul navei *Vincennes*. Îl vedeam cum se mistuie în stînga noastră, foarte aproape. Am virat cu viteză la dreapta, spre a mă depărta de jarul acela. În aceeași clipă unul dintre distrugătoare sau crucișătoare japoneze ne-a trimis o torpilă care a pătruns în compartimentul numărul unu al căldărilor. O a doua explodează imediat după aceea, în compartimentul numărul patru. Proiectilele cădeau ca ploaia în jurul punții de comandă. Bombardamentul de artilerie continuă în timp ce noi schimbam de drum, astfel că ne-am mai trezit cu o torpilă sau poate chiar cu două deodată. Focurile s-au stins toate. Și cum *Vincennes* începea să se încline la babord, am ordonat părăsirea navei. Au fost aruncate pe mare plute de salvare.” La mai puțin de o milă distanță, un crucișător japonez continua să tragă cu toate tunurile asupra navei *Quincy* preschimbată într-o vatră de jăratec. Vaporii țîșneau din coșul navei muribunde iscînd un vuiet cumplit. *Quincy* începu să se încline încet la babord. În lumina incendiului i se vedea trupul ciuruit de torpile răsărind dintre valuri, deasupra capetelor celor ce înotau în apa neagră, agățîndu-se de plute și epave.

Patru crucișătoare scufundate, un crucișător și două distrugătoare grav avariate. „Trebuie – a declarat Crutchley – să privim deschis faptul că, pregătind o forță pe măsură, în intenția de a respinge un atac de suprafață, forța aceasta a fost distrusă cînd s-a declanșat atacul.” Oare cine greșise ?

Groaznică greșeală ! Distrugătoarele însărcinate cu „veghea radar” pe lângă insula Savo nu dăduseră alarma. Primele rapoarte au conchis: „Strecurîndu-se foarte aproape de insuliță, japonezii au scăpat de detectarea prin radar, căci siluetele lor se contopeau cu țărmul; mai mult decît atît, la vremea aceea radarul se dovedea încă nedesăvîrșit”. Într-un raport ulterior, Nimitz atribuia înfrîngerea din ajun nu atît materialului de luptă, cît instrucției nesatisfăcătoare și oboselii personalului. Nimeni nu văzuse nimic, deși toată lumea știa că japonezii veneau; de o oră și mai bine, avioanele lor de însoțire fuseseră auzite. „Surpriza – cauza primordială a înfrîngerii noastre – a fost rezultatul unei țeșături de împrejurări nefericite”, a încheiat King. „Întrucît trebuia să ocupam cît mai repede Guadalcanalul, nu ne-am putut întocmi planurile cu grija obișnuită. Anumite deficiențe în sistemul nostru de comunicații nu au făcut decît să înrăutățească și mai tare o situație și așa nu prea mulțumitoare. Poate că și oboseala ne-a slăbit vigilența. În general însă, ne-a lipsit experiența, de aceea am fost luați prin surprindere.”

Din fericire, japonezii s-au retras fără să atace navele de transport. Chibzuiseră, au afirmat ei mai tîrziu, că s-ar fi putut pomeni dimineața fără protecție aeriană, în chiar raza acțiunii aviației americane. Ignorau plecarea portavioanelor. Mai mult decît atît, o salvă de artilerie trimisă de pe *Vincennes* distrusese cabina hărților ce aparținea crucișătorului-amiral. Navigația nocturnă fără documente, și prin locuri prea puțin cunoscute, n-ar fi fost lipsită de primejdii.

Portavioanele lui Fletcher plecaseră, dimpreună cu unitățile ce asigurau siguranța lor imediată, în seara zilei de 8. În după-amiaza zilei următoare, crucișătoarele ce scăpaseră din bătălia de la insula Savo și navele de transport, descărcate pe jumătate ori pe sfert, au plecat și ele. Altfel spus, nu mai rămăsese la Guadalcanal nici o navă americană. Marina se retrăgea după ce pierduse patru crucișătoare, lăsîndu-i pe ostașii de marină cu prea puțin

material (cîteva tancuri, cîteva tunuri antiaeriene), cu te miri ce muniție și aproape fără provizii, într-o junglă nesănătoasă și necunoscută în care se ascundea inamicul. „Necesitatea militară de a îndepărta flota Guadalcanalului nu a fost deloc evidentă pentru ostașul de rînd din trupele de marină, a notat un istoric oficial. Într-adevăr, soldatul înțelege mai greu, uneori, pentru ce cutare fel de a acționa, socotit nu prea onorabil la o treaptă inferioară, poate deveni în sfere mai înalte o necesitate strategică. Așa se întîmplă însă de cînd există militari și războaie. Șefii care au preferat să salveze portavioanele, riscînd în felul acesta viața unităților debarcate (cam devreme poate) la Guadalcanal, nu s-au mirat de fel că oamenii erau nemulțumiți de părăsirea aceasta. Gîndeau, probabil, șefii, că timpul le va șterge pe toate și că ostașii de marină vor uita. Au uitat, drept este. Dar nu chiar atît de repede.

În primele zile soldații au socotit, de bună credință fiind, că li se lăsase de zece ori prea multă hrană; nu mîncau. Tensiunea nervoasă pricinuită de războiul din junglă le tăia orice poftă, li se părea că tot ce mestecau avea gust de rumeguș; între timp se întrebau pentru ce se simt atît de vîlăguți. Ofițerii erau nevoiți să-i roage să mănînce. Mai apoi, la cîtva timp, după ce încordarea a mai scăzut, oamenii au băgat de seamă că rațiile erau mizerabile. Orezul găsit în magaziiile japoneze deveni baza hranei lor; încercau să mai prindă puteri bînd o licoare ciudată, îmbuteliată în sticlute mici ce purtau eticheta: „Mitsubi – suc de mere șampanizat.”

Retrași în vestul insulei Guadalcanal, japonezii se reorganizaseră. Atacau în fiecare noapte, cu efective slabe; dar cu aceeași furie ca la început. În fiecă noapte, crucișătoare și distrugătoare veneau să le aducă alimente; apoi, navele acestea bombardau sectorul ocupat de trupele de marină. Americanii se virau prin gropi, lipindu-și obrazul de pămînt. Crengile cocotierilor se zburătăceau pe sus, țândărite, pămîntul se cutremura și răsuna ca un gong; proiectilele zebrau cerul de smoală. Cocoțați prin copaci, nepăsători la gîndul că însăși artileria lor i-ar fi putut ucide, japonezii făceau semnale cu fluierul și trăgeau toată noaptea.

Trupele americane de marină au încercat să atace dinspre plajă satul Matanikau: doar trei oameni s-au întors vii din expediție. A urmat o săptămână de ciocniri scurte, cu nopți din care nu lipsea un bombardament, cu neașteptate iureșuri de japonezi, cu fluierători-trăgători. În ziua de 18, Vandegrift a dat ordin să se înainteze și, în primul rînd, să fie ocupat Matanikau. Un pîlc de cîteva sărmane colibe de băștinași devenea obiectiv tactic. Atacul și apărarea s-au dovedit la fel de sălbatice. Americanii de la Guadalcanal ajunseseră să-i urască pe japonezi cum nu se poate mai mult. Un prizonier adus printre linii, gol, doar în slip, pășea cu brațele ridicate în fața puștilor, printre șirurile de soldați care strigau: „Moarte lui ! Dați-i cîteva picioare în fund...!” Japonezii nu făceau nimic pentru a se arăta cît de cît binevoitori. Răniți fiind, amorsau grenade și săreau în aer dimpreună cu cei ce-i capturau.

În noaptea de 18 august, mici transportoare japoneze au debarcat trupe la cele două extremități ale aerodromului, iar în noaptea următoare efectivele debarcate la extremitatea estică au declanșat un atac pe malul unui rîu numit Tenaru. Valul de atacatori s-a năpustit într-o rețea de sîrme ghimpate întinsă în ajun de către americani, înfruntînd astfel focul ucigaș al automatelor. Japonezii care au scăpat cu viață, care își săpaseră pe loc o tranșee, au fost nimiciți în zori de trei tancuri sprijinite de mortiere. Puțin mai tîrziu s-a văzut că respectivul rîu nu fusese Tenaru, ci Ilu. Bătălia nocturnă a continuat să fie amintită sub numele de bătălia de la Tenaru. Dar are asta vreo importanță ?

Către 20 august, suma informațiilor aduse de avioanele de cercetare a dat la iveală faptul că japonezii strînseseră în zona Rabaul 3 sau 4 portavioane, 2 cuirasate, 12 crucișătoare, vreo douăzeci de distrugătoare, mai mult de 15 transportoare mari, cargouri și petroliere și 160 de bombardiere și de avioane de vînătoare terestre. Pe data de 23, amiralul Fletcher, comandantul escadrei americane, care naviga în supraveghere la sud-est de Guadalcanal, a fost informat că 3 portavioane japoneze escortate fuseseră zărite la sud de Truck (arhipelagul Marianelor), îndreptîndu-se spre

sud-est. A ieșit de îndată întru întâmpinarea inamicului. Escadra lui cuprindea două grupări operaționale, fiecare dintre acestea grupate în jurul cîte unui portavion: *Saratoga* (sub pavilionul lui Fletcher), escortat de 2 crucișătoare grele și de 5 distrugătoare; *Enterprise*, escortat de 1 cuirasat (*North Carolina*), 1 crucișător greu, 1 crucișător ușor antiaerian și 6 distrugătoare.

La 24 august ora 6,30 de pe portavionul *Enterprise* decolă prima sa patrulă care nu detectă nimic. În timpul dimineții sosiră totuși alte informații, venite de la COMAIRSOPAC (Comandamentul forțelor aeriene din Pacificul de sud); ele confirmau informațiile anterioare. Fletcher ordonă portavionului *Enterprise* decolarea unei a doua patrule de cercetare. Avioanele s-au întors după-amiaza târziu. Observaseră ceva: la aproximativ 200 de mile, la nord-vest, înainta o escadră compusă din trei portavioane, opt crucișătoare grele, șase crucișătoare ușoare, șaisprezece distrugătoare. Armada aceasta naviga în formație foarte rarită, întinsă pe un arc de 60 pînă la 80 de mile. Altfel spus, japonezii se aflau în drum spre Guadalcanal, ca să-l recucerească.

Avioanele de cercetare lansaseră bombe asupra portavioanelor japoneze, dar fără să le nimicească. În cursul acestui dintii și slab atac a fost doborît un avion american. Mitrailiorul din spate al avionului, un anume Delmar D. Wiley, a reușit, deși rănit, să se smulgă din avion și să umfle pluta. Avea să rățăcească două săptămîni înainte de a ajunge pe o insuliță locuită de băștinași care l-au cules, l-au îngrijit și i-au procurat mijloacele necesare spre a ajunge din nou în Florida, unde a sosit în ziua de 11 aprilie 1943, la 218 zile după întîmplare.

Un al doilea val, alcătuit din bombardiere în picaj și din avioane torpiloare, decolă de pe portavioanele americane. Cele de pe *Saratoga* sosiră primele deasupra inamicului. Ele descoperiră micul portavion *Ryuju*, de 7 500 tone și îl torpilară; apoi îl bombardară distrugîndu-i puntea de zbor. L-au lăsat în derivă, mistuit de flăcări, culcat pe o parte. Între timp, japonezii își lansaseră și ei avioanele. Aparatele de pe

Enterprise și de pe *Saratoga* decolaseră abia, cînd radarurile semnală ră apropierea unei formații aeriene inamice.

Din momentul acela radarul avea să aducă americanilor servicii tot mai prețioase. O descriere a sa nu și-ar avea rostul aici. Asupra acestei invenții, aplicare a principiului reflectării undelor radioelectrice ultrascurte, au fost publicate numeroase articole și cîteva cărți sau broșuri. În realitate, la bordul marilor nave nu se afla un singur radar ci mai multe, fiecare înzestrat cu o detecție deosebită: radar de veghe apropiată și îndepărtată împotriva avioanelor, radaruri de artilerie, instalații I.F.F. (*Interrogation Friend or Foe*) etc. Începînd cu anul 1942, instalarea radarului pe o navă de linie sau pe un portavion cuprindea 12 sau 15 posturi de diverse tipuri, prevăzute cu un personal specializat alcătuit din 100, 150 de oameni. Informațiile obținute prin radar și alte mijloace erau adunate la un „Centru de Informații”.

Valul de asalt japonez cuprindea 36 de bombardiere în picaj și 12 avioane torpiloare, escortate de 24 avioane de vînătoare; el fu interceptat de patrula de acoperire, dar 30 de bombardiere și numeroase avioane de vînătoare ieșiră din încăierare. La bordul portavionului *Enterprise* radarul urmărea apropierea atacatorilor. Pe punte, toată lumea privea în direcția indicată de difuzoare. Cerul era de un albastru aprins, soarele cobora la orizont. Cineva strigă: „Iată-i pe nemernici!” Puncte strălucitoare se iviră în bătaia soarelui.

Apoi se făcu auzit bubuitul antiaerienei. Toate navele din siguranța imediată trăgeau. Sute de traiectorii ale trasoarelor dungau cerul albastru. La mică distanță de *Enterprise*, nava *North Carolina* vărsa atîta foc, încît ea însăși părea o torță. Primele avioane japoneze care se apropiară mai mult fură de-a dreptul pulverizate. Cele care veneau în spate își urmau neabătut linia de zbor. Unul, apoi încă unul și multe altele străbătură scutul de foc. Veneau în picaj la 70 de grade, lăsîndu-și bombele la mai puțin de 50 de metri, în timp ce *Enterprise* înainta. Unele fură atinse în traiectoria lor de antiaeriana de pe *North Carolina*. Atacul japonez se concentra în întregime asupra portavionului *Enterprise*. Deodată,

mugetul unui picaj mai adînc; oamenii văzură cum strălucitoarea bombă cădea pieziș... Trebuia să fi fost o bombă cu întîrziere de o zecime de secundă, căci ea străpunse puntea fără să explodeze, lucru ce se întîmplă abia pe puntea a treia, unde ucise 35 de oameni, stîrnind un puternic incendiu. Echipe de ajutor și de securitate sosiră imediat. În interpunte pereții se înnegriseră și arătau sfîșiți de parcă ar fi fost din hîrtie. În mijloc, doar fum și trupuri zăcînd în iadul de flăcări. Înaintînd cu toată viteza, nava vibra puternic; pe sus, vuietul antiaerienei și urletul avioanelor în picaj. Apa țîșnea din furtunurile pompierilor și se vaporiza șuierînd cînd venea în contact cu puntea.

A doua bombă atinse portavionul un minut mai tîrziu, la 10 metri de colțul tribord al elevatorului din spate, adică în mijlocul unei zone în care se găseau cam 60 de oameni. O împrôșcare de scînteii portocalii și o lumina orbitoare; 38 de oameni și-au aflat moartea pe loc. Cei ce se găsiseră foarte aproape de explozie au fost făcuți fișii-fișii. Alții, puțin mai departe, au fost calcinați și pietrificați; fiecare își păstrase atitudinea avută în clipa aceea, iar hainele li se volatilizaseră. Unul dintre servanți se mai afla așezat pe scaunul ochitorului, aplecat asupra mirei; își ținea tunul îndreptat în jos, căci urmărise avionul venit în picaj. Un altul făcea gestul anevoioasei ridicări cu brațele a unui proiectil, dar brațele îi erau goale și negre ca tăciunii. În locul unde explodase bomba puntea era de-un roșu cireșiu.

Cea de a treia bombă smulse un întreg panou al punții de zbor, iscînd mai jos un incendiu. În clipa imediat următoare o altă bombă, care doar cu puțin nu nimeri portavionul, iscă o coloană de apă ce căzu în golul larg căscat, astfel că aproape stinse incendiul. Oamenii care alergau pe punte, pentru a lupta împotriva flăcărilor, observară după cîteva clipe că antiaeriana nu mai trăgea. Pe cer, nici un avion.

Atacul durase cu totul patru minute; 74 de marinari de pe portavionul *Enterprise* fuseseră uciși, iar 95 răniți, dintre care 4 mortal. Incendiile au fost stinse în intervalul unei ore. Nava putea înainta cu 24 de noduri. Fletcher dădu portavionului ordinul să se îndrepte spre Pearl Harbor,

pentru a intra în reparații. Un crucișător și patru distrugătoare îl escortau.

Informațiile privind celelalte acțiuni aeriene din ziua de 24 august au rămas nelimpezi și nu prea sigure. Avioane care își luaseră zborul de pe *Ryujo* și care atacaseră aerodromul de la Henderson Field au fost respinse și în mare parte nimicite de către vânătorii americani proaspăt aduși la baza de la Guadalcanal. Bombardiere în picaj decolate de la Henderson Field au atacat nave japoneze în ziua de 24 și în dimineața lui 25. Avioane B.17 ale armatei, sosite de la Espiritu Santo au participat și ele la aceste atacuri. Pe scurt deci, japonezii au pierdut, în afară de *Ryujo*, unul sau două transportoare și au avut unul, două sau trei crucișătoare avariate. Ca și la Midway, au renunțat la tentativa de a debarca și au făcut cale întoarsă. Luptele din 24 și 25 august sînt cunoscute sub denumirea de „Bătălia din insulele răsăritene ale arhipelagului Solomon”.

Cel de al doilea val lansat în după-amiaza zilei de 24 august de către *Enterprise* împotriva navelor japoneze cuprindea 11 bombardiere în picaj, comandate de locotenentul Turner F. Caldwell. Stînjinită de atacul japonez împotriva portavionului, subunitatea aceasta izbuti cu greu să rămînă în formație, plecă cu întîrziere spre obiectivul său, nu-l găsi și, odată cu lăsarea nopții, fu surprinsă fără benzină. Pînă în cele din urmă, Caldwell hotărî să aterizeze cu gruparea sa la Guadalcanal. Seara tîrziu el putu obține legătura cu aerodromul de la Henderson Field, făcîndu-se recunoscut. Personalul taberei aprinse cîteva lumini de balizaj. Ajungînd aproape de sol, piloții deslușiră de o parte și de alta a pistei avioane îndreptate spre toate direcțiile; s-ar fi zis că unele erau distruse. Însăși pista părea pe alocuri o șosea repietruită în mare grabă. Noii veniți se văzură înconjuțați pe dată de oameni cu chipuri supte:

— „Fiți bineveniți ! Cîți sînteți, 11 avioane ? Iată-ne așadar cu efectivul dublat; strașnică treabă ! Din nefericire ați sosit cam tîrziu spre a mai împărți cu noi cina, dar o să facem tot ce putem, să vă omenim. Pe aici, vă rog”.

Tabăra părea mică și neajutorată. Popota, o baracă de lemn destul de joasă. Așezați în fața unei ciudate cine pe jumătate americană, pe jumătate japoneză, aviatorii de pe *Enterprise* se străduiau să se arate mișcați de călduroasa primire. Ei trebuiră să povestească ceea ce știau despre bătălia aeronavală, adică nu mare lucru.

— „Sînteți oboșiți, desigur. E timpul să mergeți la culcare. Pofțiți pe aici...”

Dormitorul, o altă baracă din scînduri. Paturile erau, de fapt, niște simple tărgi. Pe pînza lor, pete mari brune: sîngele camarazilor.

— „Să vă spunem și unde anume se găsește tranșeea-adăpost. Vedeți, e la îndemînă: chiar alături”.

După ce-au văzut adăpostul, aviatorii s-au întins pe tărgi, tăcuți întrucîtva. Dar abia adormiseră, că tunurile flotei japoneze porniră bombardamentul.

Din pricina avariilor suferite de *Enterprise*, Caldwell a primit ordin să rămînă la Henderson Field cu cele 11 avioane ale sale provizoriu afectate escadrilei 223 a trupelor de marină. Astfel că micul grup a împărțășit, vreme de cîteva săptămîni, soarta părăsiților din insula Guadalcanal. Perioada aceasta este descrisă, după cum urmează, într-un stil laconic oficial (King):

„După bătăliile din insulele răsăritene ale arhipelagului Solomon, nu a mai avut loc nici o acțiune de mare anvergură în Pacificul de sud-vest vreme de aproape șase săptămîni. Submarinele și avioanele japoneze rămîneau foarte active în regiunea respectivă și s-au mai ivit o serie de lupte secundare, în cursul cărora am pierdut portavionul *Wasp* și 5 distrugătoare. Aproape în fiecare noapte, nave japoneze atacau Guadalcanalul. Ai noștri ajunseseră să poreclească navele participante la acest atac regulat *Expresul de Tokio*. De asemenea, zi și noapte, avioane inamice bombardau pozițiile trupelor de marină. *Expresul de Tokio* aducea și trupe și material japonez. Ziua, navele acestea se ascundeau de aviație, păstrîndu-se pe malurile rîurilor, la adăpostul junglei; noaptea își descărcau încărcătura la Capul Speranța, la nord de Guadalcanal; veneau pînă în apropiere de

aerodrom, trăgeau cu tunul, apoi plecau cu toată viteza.”

„Ne-am părăsit tărgile și am dat fuga spre tranșeea-adăpost, povestește unul dintre aviatorii *Enterprise*-ului. Cîțiva erau deja răniți. Uite așa ne mureau cam cinci pe noapte. Dar cel mai rău este să nu poți dormi. Era de zece ori mai rău să te afli la Guadalcanal decît în văzduh.” Imediat după bombardamentul acesta, trei piloți de pe *Enterprise*, specializați în zboruri de noapte, s-au oferit să atace navele japoneze. Le-au bombardat, apoi mitraliat. Unul dintre aviatori, pe nume Brown, nu s-a mai întors. Dar *Expresul de Tokio* se afla acolo a doua zi. Peste două zile, un alt pilot a zărit un avion american frînt pe plaja unei insule învecinate. Zburînd la mică înălțime a putut recunoaște în el avionul lui Brown. Vreo cincizeci de băștinași înconjurau epava; pe scaunul pilotului se lăfăia tot un băștinaș, îmbrăcat cu hainele dispărutului.

În fiecare dimineată aviatorii făceau ei înșiși alimentarea aparatelor (din lipsă de personal). Ploua mult. Butoaiele cu benzină se găseau fie pe plajele de debarcare, fie în depozite mici, provizorii, risipite ici-colo. Erau nevoiți să le transporte pînă în tabără cu ajutorul camioanelor părăsite de japonezi. Apoi, butoaiele erau descărcate (cu mîna), iar benzina pompată în avioane (tot cu mîna). Fiecare butoi conținea 260 de litri (185 kg). Apoi aviatorii transportau bombele. Cărucioarele speciale și tractoarele necesare transportării acestora nu fuseseră debarcate. Bombele trebuiau trase pe cărucioare improvizate. Apoi, căutau în avioanele scoase din uz piese de schimb folositoare celor aflate în funcțiune. Gîndurile aviatorilor zburau la echipele atît de minunate organizate ale portavionului *Enterprise*, care în fiecare dimineată le aduceau avioanele puse la punct.

Aerodromul era atacat zilnic de bombardiere de mare înălțime escortate de avioane Zero. De cum se dădea alarma, avioanele Dauntless trebuiau să-și ia zborul cît mai repede și să se depărteze la vreo 30 de kilometri, lăsînd avioanelor de vînătoare sarcina de a înfrunta inamicul, de a apăra aerodromul. În prima zi două echipaje au fost surprinse în

avioanele lor aflate încă la sol. Abia apucară oamenii să sară într-un șanț, în timp ce cădeau primele bombe. Au fost acoperiți de pământul răscolit, dar nu răniți; cinci ostași de marină au fost uciși la numai zece metri distanță. Zi de zi japonezii distrugeau cîte un depozit de proiectile sau benzină, incendiau cîte o baracă, ori loveau pista. Escadrilele lor nu erau niciodată destul de numeroase pentru ca avariile să fie definitive. Dar, pare-se că nu prea le păsa; totul era să nu-și întrerupă hărțuiala. Noaptea, cînd din întîmplare nu sosea *Expresul de Tokio*, un submarin izolat ieșea la suprafață aproape de țărm și trăgea cu tunul în sectorul american, după care din nou intra în imersiune. Mai apoi, un avion japonez izolat începea să se rotească prin văzduh lansînd rachete. Uneori focul acesta de artificii nu era urmat de nici un bombardament alteori însă da. Nimic nu-ți îngăduia să prevezi vreodată finalul scenariului. Oamenii porecliseră submarinul „Oscar-Ploșnița”, iar avionul „Charlie” sau „Mașina de spălat electrică”, făcînd mare haz pe seama lor; dar sufereau mult din pricina lipsei de somn. În timp ce *Expresul de Tokio* (a cărui alcătuire variabilă cuprindea în general cîteva distrugătoare și unul sau două crucișătoare ușoare) îi bombarda, ei numărau loviturile de tun și așteptau exploziile corespunzătoare acestora. Proiectilele explodau la douăzeci și cinci, treizeci de secunde după lovitura de tun. Puteai învăța să le recunoști calibrul și direcția după zgomot. Un proiectil mare stîrnea ca un soi de vînt în cocotieri. Dacă vîntul acesta își încheia drumul cu zgomotul pe care îl face un cauciuc ce se desumflă, nenorocire, însemna că moartea se afla pe aproape. Luptătorii de la Guadalcanal nu au ascuns niciodată că ceea ce i-a înfricoșat întotdeauna cel mai mult au fost canonadele acestea nocturne: „Zadarnic se întîmpla asta destul de des, cu așa ceva nu te poți obișnui.” După șapte, opt săptămîni, numărai în rîndurile sanitarilor tot atîtea cazuri de prostrație nervoasă ca și de răniri.

Am în față o fotografie luată la Guadalcanal de un soldat, o scenă banală care reprezintă reîntoarcerea unei patrule în tabără. Se văd coloanele, înalte și deschise la culoare, ale trunchiurilor de cocotieri, nu riguros verticale, nici țepene,

pare-se (arborii aceștia sînt totuși foarte viguroși), dar lăsînd să se întrevadă în ansamblul lor anume unduire, anume moliciune tropicală. Printre trunchiurile acestea înalte mult, doar la vîrf încomate cu un frunziș așezat în raze, se croiește un soi de alee pe care pășește un grup de oameni. Ai zice totodată că e un fel de rîu, căci oamenii aceștia merg prin apă. Ei respectă o anumită ordine, dar este clar că înaintează încet; se văd stropiturile stîrnite de pașii lor. Aproape că auzi și clipocitul, bălăcitul picioarelor lor în apă, pe pămîntul muiat. Sînt îmbrăcați diferit, unii sînt goi pînă la brîu, alții în bluzoane sau cămăși cu mînele suflecate. Cu toții privesc spre camaradul care îi fotografiază; nici unul nu zîmbește. Fețele lor sînt supte, acoperite de bărbi, ochii afundați în orbite. De o parte și alta a drumului-rîu pe care înaintează patrula se vede o mlaștină ușor înălțată în care stau înfipte barăci – nemilos și exotic decor. Cîțiva oameni ai taberei, nemișcați, privesc la cei ce vin. Ici, colo pot fi deslușite lăzi și butoaie de benzină răsturnate. În prim plan, trunchiul unui cocotier cu bază neagră și conică țîșnește din apă.

Ar fi fost de mirare ca într-un asemenea decor frigurile să se lase așteptate prea mult. Accese de temperatură stînjeniră mult pe aviatori. Un pilot din trupele de marină s-a simțit deodată, în zbor, ca și paralizat. Și a căzut. (În schimb, Brown de pe *Entevptise*, socotit că ar fi fost mîncat de canibali, a fost găsit viu. Împărțise sălbaticilor hainele sale, spre a le cîștiga bunăvoința.

După friguri, a venit dezinteria. Bolnavii au trebuit să fie evacuați. Americanii au înființat o palidă replică a *Expresului de Tokio*, alcătuită din distrugătoare vechi, din celălalt război, promovate ca transportoare rapide. Navele acestea au asigurat legătura cu Nouméa și cu Espiritu Santo (Noile Hebride). În timp ce așteptau să fie evacuați, dezintericii, speriați de propria lor slăbiciune, se forțau să mănînce: „Toată lumea nu făcea altceva decît mînca și voma”.

Totuși, aviatorii atacau într-una *Expresul de Tokio*. Un pachet japonez de 20 000 tone, încărcat cu trupe, a fost incendiat, iar formația care se îndrepta în ziua aceea spre Guadalcanal a făcut cale întoarsă. Unul, două sau trei

distrugătoare au fost scufundate, unul sau două crucișătoare avariate. Micul număr de avioane angajate și insuficiența măturiiilor fac anevoioasă evaluarea pierderilor suferite de japonezi în perioada aceasta. Bombardierele în picaj de pe *Enterprise* au scufundat și câteva șlepuri mari de debarcare pline de trupe aduse de japonezi noaptea, pe care încercau să le ascundă sub cocotieri. Cum s-a mai spus, au fost scufundate cinci distrugătoare americane, precum și portavionul *Wasp*, nou, de 17 000 tone; el a fost torpilat la 15 septembrie de către un submarin în timp ce se pregătea să vină în ajutorul unui convoi.

În seara zilei de 12 septembrie se declanșau un bombardament care nu conținea toată noaptea. Tunurile japoneze amuțiră abia în zori. Oamenii își înălțară încet chipurile mînjite de noroi și se priviră; apoi începură să-și părăsească adăposturile. Dar iată că alte explozii scurmară din nou pămîntul. Japonezii lansaseră un mare număr de proiectile prevăzute cu detonatoare cu întârziere; proiectilele acestea nu explodau decît după unsprezece ore de la căderea lor pe pămînt. Toată ziua de 13 nervii americanilor fură menținuți într-o artistică încordare, prilejuită de exploziile acelea neașteptate. Bombardamentul reîncepu seara, iar la miezul nopții trupele japoneze atacară. Respinși pe ambele flancuri, asaltatorii imobilizară centrul american din jurul crestei Lunga. Un mic grup de japonezi pătrunse pînă la punctul de comandă al generalului Vandegrift și ucise un sergent în cortul său. Se încinse, în beznă, o luptă cu grenade și cuțite. Frontul american nu se putu menține decît datorită intervenției artileriei proprii care stăvili cel de al doilea val, strivind la sol peste 500 de japonezi.

Bătălia pentru creasta Lunga fu urmată de o acalmie. Aviatorii de pe *Enterprise* pierduseră, rînd pe rînd, toate avioanele. Cei mai puțin slăbiți se îndeletniceau cu fel și fel de treburi prin tabără. Cînd nu ploua, se duceau să-și spele hainele îmbibate de sudoare într-un rîu ce curgea la o mie cinci sute de metri de aerodrom. De la „spălătorul” acela îi puteai vedea pe japonezi care, pe celălalt mal, se scăldau și

se spălau la rîndul lor, folosind săpunuri al căror parfum răzbătător plutea peste rîu. Japonezii dădeau drumul patefoanelor care răspîndeau melodia „*Home, Sweet Home*”, și, uneori, spre uimirea americanilor, îi chemau pe nume. Bombardierele lor de mare înălțime, care continuau să apară, aruncau o dată cu bombele manifeste de propagandă cu coperti pe care se puteau vedea fete frumoase, goale și plinuțe. Dar imaginile acestea nu aveau nici o putere asupra unor americani chinuți de friguri și dizenterie. Ele rămîneau uitate pe pămîntul spongios, de care ploaia le lipea, iar jungla descompunea nuditățile acelea de hîrtie mai iute chiar decît trupurile din carne și oase. În sfîrșit sosi convoiul cel mare, pentru care se pierduse portavionul *Wasp*. Aducea provizii, medicamente, tunuri, muniții și mii de ostași de marină în uniforme noi-nouțe. Aviatorii de pe *Enterprise* au fost evacuați. În timp ce se depărtau de aerodrom, spre a se imbarca, ei și-au întors nu o dată capetele, să mai vadă scîrbavnica tabără, joasele ei barăci din scînduri, corturile de pînză așezate pe mlaștină, printre lăzi și butoaie de benzină răsturnate. De cîte ori nu-și doriseră să se desprindă de mizeria aceasta, iar acum, cînd lucrul se întîmpla, privești taberei le chircea inima și parcă se rușinau că o părăsesc. Într-atît este de adevărat că ne legăm de locurile în care am încercat emoții adînci, de suferință, ori de fericire.

Cu toate eforturile americanilor, către sfîrșitul lui septembrie japonezii izbutiseră să debarce la Guadalcanal efectivul unei divizii. Situația devenea cu adevărat îngrijorătoare. Deși nu avea suficiente mijloace pentru a întreprinde o lovitură hotărîtoare (prea erau numeroase navele mari aflate în reparație), Ghormley luă decizia de a da o lovitură grea *Expresului de Tokio*. Trei crucișătoare grele, două crucișătoare ușoare și cinci distrugătoare, aflate sub comanda contraamiralului Scott, au fost așezate la sud de Guadalcanal. În după-amiaza zilei de 11 octombrie a fost semnalată apropierea „*Expresului de Tokio*”. Era bogat alcătuit – în capul formației, distrugătoare, apoi 4 sau 5 crucișătoare și 7 sau 8 transportoare. De cum se lăsă noaptea, formația americană ocoli Guadalcanalul pe la nord-

vest și ocupă un dispozitiv în linie de șir la travers cu Capul Speranța. Tocmai virase spre vest și naviga cu 35 de noduri, când iată și „expresul” venind perpendicular. Altfel spus, linia americană se afla în clasică poziție favorabilă bătăliei cu tunul, „barînd T-ul”. Japonezii nu observaseră nimic. Au fost tot atît de luați prin surprindere ca și americanii în bătălia de la Savo. Luat drept prim obiectiv, crucișătorul greu nipon își dezvălui o latură străluminată de flăcări orbitoare. Japonezii nu au răspuns tirului american vreme de zece minute. În mai puțin de cinci minute, 4 dintre navele lor dispăruseră. În sfîrșit au fost auzite și tunurile lor. Au scufundat un distrugător american și au avariat serios un crucișător ușor, dar au fost nevoiți să se retragă, deoarece pierduseră 3 sau 4 crucișătoare, cel puțin 4 distrugătoare și 1 transportor. În aceeași noapte, Halsey, vindecăt de boala-i de piele, sosi la Auckland spre a-l înlocui pe Ghormley, bolnav la rîndul său. A aflat atunci vestea cea bună a victoriei de la Capul Speranța.

La 12 octombrie 6 000 de soldați americani au debarcat la Guadalcanal; patru vedete lans-torpile, pumnale destinate *Expresului de Tokio* (de-ar fi cutezat să mai vină !) au ancorat la Tulagi. Trupele de marină au răsuflat ușurate. Dar au făcut-o prea devreme. Încă de a doua zi s-a văzut că japonezii erau hotărîți să considere înfrîngerea lor de la Capul Speranța drept un incident cu totul neglijabil. Escorta *Expresului de Tokio* cuprindea în seara aceea două cuirasate, un crucișător și 8 distrugătoare. Aerodromul a fost pisat cu tunurile timp de un ceas și jumătate. Nici nu mai este nevoie să spunem că avioanele au fost în cea mai mare parte prefăcute în pulbere. Treaba a fost reluată în noaptea următoare de către crucișătoare și distrugătoare. Numărul avioanelor americane existente la Guadalcanal a fost redus la unul singur, în timp ce „expresul” tot mai venea, debarcînd trupe și artilerie, reîncepînd cu o îndrăzneală mai mare ca niciodată teribilele sale canonade nocturne. Se părea că mașinăria japoneză era într-atît de bine întoarsă, încît nimic nu o mai putea stăvili. În pofida faptului că alte avioane americane sosiseră în mare grabă de la Espiritu Santo și de

aiurea, raidurile aeriene japoneze se intensificau; au apărut avioanele lor torpiloare și bombardierele în picaj; un submarin a torpilat crucișătorul greu *Chester*. Începînd cu ziua de 20, trupele nou debarcate au început să „exercite o presiune puternică asupra liniilor americane” menținute acum sub focul tunurilor instalate pe muntele Kayo. Pe data de 23, de cum s-a lăsat noaptea, „expresul de Tokio” a întreprins cel mai sălbatic bombardament ce s-a dat în Guadalcanal de la începutul campaniei pînă în momentul acela. Americanii au înțeles că de data aceasta nu mai era deloc vorba de o hărțuire, ci de o „pregătire” în regulă. Atacul terestru a fost declanșat de îndată ce a încetat bombardamentul acela intens, la ora douăsprezece din noapte și un minut. Tunurile de pe muntele Kayo au deschis focul, creînd astfel un baraj de proiectile în spatele căruia înaintau tancurile japoneze. Urmau trupele. Japonezii au pornit la atac de patru ori; de patru ori au fost respinși. În zori, japonezii s-au năpustit din nou prin jungla duhnitoare din pricina fumului pe care tancurile distruse îl răspîndeau. Vandegrift aruncă în luptă întregul său efectiv, nu numai trupele de marină, ci și cele debarcate pe data de 12, inclusiv abundantul personal specializat și auxiliar care însoțește orice unitate de luptă anglo-saxonă; mecanici, conductori auto, brutari, bucătari, pe scurt toți oamenii pînă la unul. Și, pentru a-și susține acțiunea terestră, a raliat avioanele ocupate cu bombardarea concentrărilor de transportoare și de cargouri japoneze. Atacul a fost respins.

În dimineața zilei de 25, „expresul” s-a înapoiat și a început să debarce trupe și material la Capul Speranța.

Bombardarea cu tunul a reînceput seara, la fel de aprig ca și în ajun, dacă nu chiar mai aprig. Infanteriștii americani se întrebau într-un suspin: „Doamne, oare cînd vor conțeni ?!” Nici o acalmie, nici o pauză între pregătire și atac. Astfel că intensul bombardament s-a preschimbat, pur și simplu, în baraj pentru a acoperi înaintarea tancurilor japoneze. „În noaptea dinspre 26 octombrie ofensiva terestră inamică a atins intensitatea maximă.” Cei ce se credeau veterani nu înduraseră nicicînd așa ceva. Frontul american a fost

străpuns, atacul japonez a cucerit o parte din aerodrom. În zori bătălia se crîmpoțise în mărunte lupte dintre grupuri de oameni istoviți. Unii dintre luptătorii americani se găseau într-o stare vecină cu disperarea, dar rezistența nervoasă a japonezilor nu era nici ea mai puțin încercată: „Grupuri de oameni scunzi, toți grămadă, se ridicau și pășeau înainte, poticnindu-se sub rafalele mitralierelor noastre și cădeau pentru a nu se mai mișca niciodată.” Cînd s-a făcut ziuă, Vandegrift și-a scurtat frontul, și-a îmbărbătat trupele apoi, cu un regiment din trupele de marină în frunte, a declanșat un contraatac. Vroia să degajeze aerodromul, respingîndu-i pe japonezi cel puțin pînă la marginea junglei. Dar japonezii nu s-au dat înapoi nici măcar cu un pas. Cei 2 200 dintre ai lor care țineau în stăpînire aerodromul au fost exterminați pînă în cele din urmă pe loc. Henderson Field, „poziția-cheie” a Guadalcanalului, era recucerit. Între timp situația trupelor lui Vandegrift era ca și disperată: infanteria japoneză debarcată în ajun nu intrase încă în acțiune, iar o forță navală japoneză, cuprinzînd 4 cuirasate, 3 portavioane, crucișătoare grele și ușoare, distrugătoare, transportoare și nave auxiliare – cu totul patruzeci de nave – se apropia de Guadalcanal.

Americanii cîștigaseră o nespusă dexteritate în privința reparării navelor. Înainte chiar ca nava avariata să fi intrat în port și de îndată ce i se cunoșteau cele mai grave stricăciuni, specialiștii elaborau un plan de lucru. După bătălia din insulele răsăritene ale arhipelagului Solomon, ajuns la Pearl Harbor, portavionul *Enterprise* a fost luat cu asalt de către echipele de muncitori, exact ca *Yorktown*-ul după bătălia din Marea Caraibilor. La 16 octombrie era gata de plecare în larg. A plecat îndată de la ancoră, sub ordinele unui nou comandant, căpitanul de rangul 1 Osborne B. Hardison, dar tot sub pavilionul amiralului Kinkaid și escortat, de data aceasta, de cuirasatul *South Dakota*, de 2 crucișătoare și 8 distrugătoare. Ordinele prevedeau înaintare cu viteza maximă spre Pacificul de sud, unde naviga în patrulare nava *Hornet*, escortată de 4 crucișătoare și 6 distrugătoare.

Joncțiunea a avut loc la 24 octombrie, la prînz, la nord-est de Noile Hebride. Kinkaid a luat comanda grupării operaționale „King” astfel constituită. Au primit atunci indicația unei noi destinații: să treacă pe la nordul arhipelagului Santa Cruz, iar de acolo să se îndrepte spre San Cristobal, cea mai de sud dintre insulele Solomon. Se părea că Nimitz poseda informații destul de precise asupra poziției inamicului.

În ziua de 26, pe la începutul după-amiezii, telescriptorul punții de navigație a *Enterprise*-ului comunică o informație aeriană retransmisă prin *Cinpac*: „2 cuirasate inamice, 4 crucișătoare grele, 7 distrugătoare la 600 mile nord-vest de gruparea operațională KING”. Peste o oră, o altă informație de avion, aceeași retransmisie: „2 portavioane japoneze cu escortă, poziția: latitudine 08°, 51’ sud, longitudine 164°, 30’ est, drum 145°, viteza 25 de noduri. Adică la mai puțin de 360 mile de gruparea operațională. Kinkaid ordonă pe dată decolarea unui prim grup de cercetare și atac. Grupul se întoarce fără să fi reperat ceva. Piloții se dăruiseră atît de intens cercetării, încît mai multe avioane ce depășiseră cu 80 de mile raza lor de acțiune, au căzut, la întoarcere, în mare. Echipajele au putut fi salvate; avioane pierdute, șase. Insuccesul izvora pur și simplu din faptul că portavioanele japoneze schimbaseră de drum. Avioanele terestre de observare nu pierduseră totuși contactul. Se știa că inamicul venise pe dreapta, punînd capul pe Guadalcanal. Dar oricare ar fi fost intențiile japonezilor, era ușor de calculat acum că ciocnirea avea să aibă loc cel tîrziu a doua zi dimineața. La bordul portavioanelor americane noaptea a fost destul de agitată. Căpitanul de fregată Crommelin, comandantul aviației de pe *Enterprise*, i-a adunat pe piloți în careu și le-a vorbit. Mai întîi le-a expus în cîteva cuvinte situația luptătorilor de la Guadalcanal, apoi le-a adus la cunoștință compoziția forței navale japoneze, de trei ori superioară grupării operaționale. „Dar, a adăugat el, aveți acum aparate mai bune, mai rezistente la lovituri decît toate avioanele cunoscute. Și ați făcut cea mai bună instrucție cu putință, cunoaște-ți noile reguli tactice ale luptei aeriene.” Și a

încheiat cu îmbărbătările de rigoare. După aceea piloții s-au dus să se odihnească, pentru cel puțin câteva clipe.

Bătălia a început, după cum fusese prevăzut, la 26 octombrie dimineața. Rîndurile de mai jos cuprind desfășurarea ei văzută de pe *Enterprise*, potrivit istorisirilor mai multor martori oculari.

Ora 4,30. Dejunul piloților în careu. Miros de cafea, de ouă prăjite și de tutun american. Pe o tablă neagră, se mai văd cifre și însemnări de-ale lui Crommelin, făcute în timpul conferinței sale de la miezul nopții. Se vorbește despre avioanele pierdute (pană de benzină) de către patrurile din ajun. Însuflețire nu prea există. Pare-se că multor piloți le este somn. Preotul catolic intră în sală și spune că *South Dakota* a comunicat tocmai, cu eclipsa, lista aviatorilor salvați de diferitele nave ale „siguranței” imediate; slavă cerului, sînt toți. Încă de la primele cuvinte piloții îl ascultă încordați; cu simpatie, fără îndoială, cu respect. Mulți dintre ei s-au împărtășit în ajun. În timpul slujbei, preotul a rostit o predică scurtă privitoare la deșteptarea lui Isus, pe lacul Thiberiade, de către apostolii săi speriați, cărora el le-a spus: „Ce vă înfricoșează?”

Ora 5.05. Pe puntea de decolare. Este încă beznă, ca în puterea nopții. Primele avioane de recunoaștere se află pe puntea pupa, strîns rînduite unele lîngă altele, dînd mereu impresia aceea de răufăcători ciudat de speriați. Nici un crainic de radio nu are un glas atît de muzical ca cel al ofițerului cu zborurile care vorbește astăzi la microfon: „Îndepărtați-vă de elice... Porniți motoarele.” Avioanele nu posedă demaroare asemănătoare cu cele ale automobilelor: ar trebui să fie mult prea greu. Mecanismul special de aprindere, plasat sub motor, comportă un cartuș cu exploziv pe care un contact electric îl aprinde. Înainte de a demara, motorul tușește puțin. Apoi țîșnesc flăcări din țevile de eșapament. Este greu să ți le imaginezi cînd nu le-ai văzut niciodată, într-atît sînt de albastre, de un albastru curat, străveziu. Primele avioane decolează.

Puțin mai tîrziu, zorile. Silueta „insulei” (ansamblu

alcătuit din coș-pasarele) se profilează pe cerul în pălire; apoi se deslușesc pe mare navele din dispozitivul de siguranță imediată. *South Dakota*, care navighează nu prea departe, la babord, aduce cu o știucă mare și neagră. Nici un hublou nu i se decupează în cocă, suprastructurile sînt reduse la minimum. Zorile se preschimbă repede în auroră. (Ne aflăm la 10° latitudine sudică). Avioanele continuă să decoleze de pe puntea *Enterprise*-ului. Amiralul Kinkaid se află pe puntea lui; în cămașă kaki, cu capul descoperit, stă așezat pe un taburet și privește marea care, acum, este verde. Pe cer, mici cumuluși pufoși se aureolează, în marginile dinspre răsărit, cu nimburi aurii. Un banc de pești zburători trece peste tribord. Cerul se limpezește tot mai mult: prima rază de soare; peste puțin, astrul întreg se arată la orizont. Luțea aceasta este izbitoare. La opt mile sud este zărită gruparea *Hornet*, care navighează paralel cu cea a *Enterprise*-ului. Au decolat și ultimele avioane ale patrului în zori. Liniște deplină.

Ora 7,30. Primul mesaj de avion (locotenent Vivian W. Welch): „Două cuirasate, 1 crucișător greu și 7 distrugătoare inamice în colimator. Nici un portavion.”

Ora 8. Al doilea mesaj de avion (maior James R. Lee): „În colimator două portavioane japoneze, dimpreună cu escorta lor. Punțile portavioanelor sînt goale. Sîntem atacați de avioane Zero.”

Ora 8,02. Kinkaid ordonă decolarea a 10 bombardiere în picaj, a 10 avioane-torpiloare și a 10 de vînătoare.

Ora 8,12. Glasul din difuzoare acoperă zgomotul motoarelor pe cale să înalțe avioanele: se comunică echipajului un mesaj de avion. Locotenentul Stockton B. Strong și aspirantul Charles B. Irwin au atacat portavionul japonez *Shokaku* și au înregistrat două lovituri în țintă; atacați de Zero-uri, au doborât patru. Pe punte oamenii izbucnesc în urale. (Mai tîrziu se va ști că portavionul lovit este în realitate *Zuiho*).

Ora 9. Mai multe *Dauntless* se întorc din patrula din zori. Vîntul este slab, *Enterprise* le adună fără să schimbe capul. Toate aterizează repede și fără incidente.

9,30. Sosește un avion american izolat. De data aceasta este unul de vânătoare. Face ocolul navei, zburînd într-un chip ciudat, destul de jos, rulînd de la un bord la celălalt. Izbutește totuși să apunteze la prima trecere, deși brutal. Pilotul nu se clintește din scaun. Cîțiva oameni aleargă spre aparat. Rănit, aviatorul dă primele informații (nu prea încurajatoare), privind acțiunea avioanelor care au decolat începînd cu ora 8,12: vreo 12 avioane Zero, țîșnind dinspre soare, au atacat formația: patru avioane de vânătoare americane au fost doborîte, după ce au dat gata două Zero. Pilotul rănit nu mai știe nimic altceva.

9,40. Se aude în difuzoare: „Echipa de securitate și incendiu, îmbrăcați-vă în ținuta ignifugă. Avioane japoneze la cincizeci de mile.”

9,42. Din nou mugetul motoarelor: un grup de 11 avioane de vânătoare începe să decoleze.

9,45. Timpul se întunecă pe nevestite, plouă. Vijelie. Avioanele își continuă decolarea.

Ora 10. Se iese din furtună. Cerul este albastru, soarele strălucește. În zare nimic. Turelele navei *South Dakota*, cărora avera le dăduse o strălucire, devin iarăși mate, văzînd cu ochii. Tot cuirasatul este acoperit de o vopsea sură. Așa cum înaintează pe marea calmă, el inspiră o formidabilă putere, plăcut liniștitoare pentru cei de pe *Enterprise*. Pe puntea amiral a portavionului, Kinkaid și cei care îl înconjoară privesc prin binoclu spre sud. Or fi știind ei ceva...

10,06. Strong și Irwin apuntează; ei sînt agresorii portavionului japonez. Strong spune că i-au mai rămas doar douăzeci litri de benzină; Irwing, doisprezece.

10,11. Antiaeriana grupării *Hornet*, aflată tot la 8 mile sud, a deschis focul. Pe bolta de un albastru curat se deslușesc vălătucii negri ai exploziilor – învalte și ciudate flori. Spectacol de o clipă într-adevăr nemaipomenit, fiindcă se petrece în cea mai adîncă liniște. Vreme de un minut aproape, trandafirii negri din zare înfloresc nestingheriți în liniștea aceea care chircește inimile. Apoi, zgomotul tunurilor – muget surd și continuu. Antiaeriana grupării *Hornet* nu

mai conținește; deasupra grupării cerul se întuneacă învolburat de explozii.

10.13. *Hornet* este probabil lovit. Cu siguranță, de vreme ce prin binoclu se văd flăcări înălțându-se la proră. Flăcări și fum. În juru-i avioane cad în mare, însemnând văzduhul cu trene de fum. Nu se știe dacă sînt japonezi ori americani. La bordul lui *Enterprise*, toată lumea păstrează tăcere. Un panasă mare de fum negru urcă vertical din nava *Hornet* spre bolta cerească. Gruparea *Enterprise* își urmează calea pe marea calmă.

10.25. În zare nimic, doar gruparea *Hornet*. Iar din *Hornet* se înalță într-una fum gros și negru. Alte informații parvin referitor la acțiunea avioanelor care și-au luat zborul de pe *Enterprise*. Douăzeci și cinci de avioane Zero au fost doborîte. Se naște o teamă: să nu fi fost doborîte cumva toate avioanele torpiloare americane. Bombardierele în picaj au văzut mai întîi 2 crucișătoare grele și mai multe distrugătoare, a căror poziție au semnalat-o; apoi au trecut în urmărire în căutarea portavioanelor; la 20 mile depărtare au văzut 2 cuirasate, asupra cărora a tras antiaeriana, după aceea, în sfîrșit, în spatele lor, 2 portavioane escortate, a căror acoperire aeriană se afla în văzduh. Două *Dauntless* au fost doborîte, iar alte două avariate, dar celelalte au atacat cel mai mare portavion și l-au lovit cu patru bombe a 500 de kilograme (De data aceasta atins a fost *Shokaku*).

11.13. Iată-i pe japonezi! *Enterprise* și navele din „siguranța” imediată au deschis focul. Aproape în aceeași clipă avioane japoneze cad în mare; dar altele sosesc mereu. Puntea mare de decolare se apleacă mult, se simte că nava vibrează înaintînd cu toată viteza. Toți cei de pe punte sînt culcați pe burtă; mulți, cu capul între brațe. Kinkaid stă în picioare pe pasarela sa. Hardison, noul comandant, de asemenea. Avioanele japoneze sînt bombardiere, urletul picajelor lor nu încetează o clipă. Nu „urlet” ar fi cuvîntul exact. Zgomotul acesta groaznic îmbină în el agresivitate și vaier. Nu se mai poate ști cîte avioane au coborît în picaj. Puntea *Enterprise*-ului se înclină acum în cealaltă parte. Cel care, culcat pe burtă pe oțelul punții, ridică o clipă capul și

privește marea nu înțelege nimic din tot ceea ce se petrece în jur, din pricina evoluțiilor și mișcărilor relative ale navei. Un lucru este sigur: bombardierele japoneze sînt tot acolo. De s-ar sfîrși odată !

11,25. Un șoc înfundat, un fel de lovitură de berbece; nava oscilează, cutremurată din temelii. O masă de fum cenușiu, împurpurată de flăcări, se înalță din mijlocul punții în chiar spatele liftului din față. Nava nu încetinește. Vîntul culcă fumul pe punte. Din nou o zguduire. Un gheizer de apă țîșnește în babord, mai sus decît pasarela timonei. Unul dintre avioanele amarate în spate lunecă rotindu-se pe punte și trece peste bordaj. Antiaeriana și urletul-vaier continuă. Încă o zdruncinătură, poate două. Bombele care cad pe aproape, în mare, zguduie nava tot atît de tare ca și cele care cad pe ea, uneori chiar mai tare. Pe punte nu se văd morți.

11,27. Sfirșitul atacului. Antiaeriana a amuțit. *Enterprise* s-a ales cu trei bombe. Una a pătruns prin puntea de decolare și a explodat mai jos, semănînd moarte și stîrnind incendii; a doua a trecut și ea prin aceeași punte, dar foarte în față și pieziș, explodînd apoi în apă; o a treia a deschis o breșă în centura babord. Numai trei la sută din membrii echipajului asistă la bătălie și văd avioanele inamice căzînd în apă. Dedesubt, ceilalți aud doar atenționările și ordinele date prin difuzoare: „Atac de bombardiere în picaj, fiți pregătiți.” Coca se zgîlție cumplit, o simt cu toții. În urma unor asemenea șocuri, adesea, pereții se sparg, canalizarea se fisurează, inundînd compartimentele. Lumina se stinge. Prima bombă care a lovit *Enterprise*-ul, la 26 octombrie, a explodat chiar deasupra unui butoi cu muniții și a declanșat mai multe incendii. Focarele acestora au fost udate din belșug. Într-un compartiment învecinat se afla un mic mulatru din Guam, băiat de careu ¹, care își avea acolo postul de luptă. În picioare, în fața unui telefon legat de Centrala-Securitate, el trebuia să raporteze orice neregulă ivită în compartimentul său. Iată ce anume a văzut el din bătălie: „Am crezut că nava cădea peste mine. Mult timp

¹ Ajutor de ospătar, piccolo (n.t.)

după explozie încă se mai rostogoleau lucruri. Apa pătrundea pretutindeni, ca și fumul. Îmi spuneam că japonezii folosesc, poate, gaze asfixiante. Telefonam întruna. Toate luminile erau stinse, o beznă de iad... Iar apa urca puțin câte puțin, cu câțiva centimetri deodată. Întîi mi-a venit pînă la brîu, apoi pînă la umeri. Mă țineam pe vîrfurile picioarelor și îmi era teamă.” (Luptătorul acesta fără importanță, pe nume Vicente Sablan, a fost eliberat la 17,50).

11,28. Pe puntea de decolare. Difuzoarele: „Periscop semnalat la tribord înainte.” Dar nu se întîmplă nimic. Ba da, un avion american se apropie din spate. Pe punte, ofițerul cu aterizările începe să-și agite semnalizatoarele.

Numele acestui ofițer a rămas vestit, pînă în ziua de astăzi, în marina americană. Este vorba de Robin Lindsey.

La vremea aceea el se făcuse remarcat printr-un talent cu totul excepțional, dar la Santa Cruz avea să se depășească. Vom mai avea prilejul să vorbim despre el, după bătălie. Trebuie să spunem, totuși, încă de pe acum, că în timpul atacurilor avioanelor japoneze împotriva *Enterprise*-ului, o altă dramă se desfășura în văzduh deasupra și în jurul acestuia. Avioane în criză de benzină descriau cercuri, așteptînd cu îngrijorare să poată apunța. Erau aviatorii scăpați din formațiile ce-și luaseră zborul de pe *Enterprise*, cu puțin înainte de ora 8. Cei de pe *Hornet* îi ajunseseră din urmă și se roteau cu ei, căci acum *Hornet* se mistuia de-a binelea în flăcări, lovit de opt bombe și de cel puțin două torpile. Cuvîntul dramă poate părea exagerat cînd se vorbește despre niște aviatori rămași pur și simplu fără benzină, dar cei care se rotesc astfel pe deasupra unei bătălii se simt într-adevăr în neputința de a se apăra (nu mai au muniții) și de a se îndepărta (și carburanții sînt pe sfîrșite) și se întrebă în ce condiții vor cădea în mare; cea mai mare parte dintre ei sînt încă dinainte încercați nervos de luptele date pînă atunci, unii sînt răniți. Câțiva (10) dintre cei ce se învîrteau în dimineața aceea deasupra *Enterprise*-ului, ajunși la capătul puterilor, au coborît după primul atac. Robin Lindsey i-a ajutat să apunteze repede, cu o artă ce ținea oarecum de sugestie.

11,33. Glasul difuzoarelor: „Avioane inamice dinspre nord-vest, la 35 mile... Fiți gata.” Lindsey nu-și părăsește micuța-platformă. Avioanele continuă să apunteze.

11,38. Al zecelea și ultimul avion apuntat.

11,48. Iată-i pe japonezi ! Începe tunetul antiaerienei. *Enterprise* trece printr-o mică vijelie și iese în scurt timp (fără ca tunurile să-și înceteze focul). Avioanele japoneze se apropie foarte mult, zburînd jos de tot: sînt torpiloare. Unul dintre ele explodează la cincizeci de metri pe deasupra mării și se volatilizează într-o străluminare orbitoare. Celelalte continuă să se apropie. Mai cad destul de multe. Supraviețuitorii se împart în două grupuri, fiecare trecînd deoparte și de alta a *Enterprise*-ului. Își lansează bombe ! Pe mare se pot vedea cicatricele netezi, ce se alungesc în mare viteză, însemnate cu bule de aer. Puntea se înclină foarte tare. Toată lumea s-a trîntit pe burtă, în afară de Lindsey și de un alt ofițer care aleargă să se cațere în două avioane amarate și încep să tragă cu mitraliera asupra unui avion-torpilor japonez care sosește pe la spate, urcînd și expunîndu-și burta. Mai multe mitraliere trag asupra lui, coca i se sfișie sub focul concentrat al gloanțelor trasoare. Japonezul care se și afla deasupra punții, se abate dintr-odată de la linia de zbor și cade în mare. Alte trei avioane-torpiloare japoneze se prăbușesc în mare, împreună. Cînd ating fața apei, benzina și uleiul formează un cerc de flăcări care dăinuie cîteva secunde, poate o jumătate de minut. Nu se știe încă dacă vreo torpilă a lovit *Enterprise*-ul. Un bolid în flăcări cade, pare-se, la mai puțin de o sută de metri de babord. Este un japonez. I se mai deslușesc discurile portocalii ale avionului în mijlocul flăcărilor. Dar nu cade în mare, ci în plin pe prova distrugătorului *Smith*. Flăcări imense țîșnesc pe loc, mai înalte decît nava, nici nu i se mai vede partea din față. Artileria din spate a distrugătorului continuă să tragă. Flăcări se văd și pe puntea lui *South Dakota*. Difuzoarele urlă: „Încetați focul, avion american !” Tunurile de pe *Enterprise* tac, apoi și cele de pe celelalte nave. Niciînd n-a existat tăcere mai impresionantă. În puterea ei (japonezii au dispărut), se face auzit uruitul

motorului și al mitralierelor unui avion de vânătoare american, care vine în picaj mitraliind marea. Trece la rasul apei, urcă iarăși și replonjează mitraliind. La 200 de metri, distrugătorul *Porter* a stopat. Pare să aștepte ceva. Nimeni nu înțelege nimic. Deodată o jerbă de apă țîșnește din mijlocul *Porter*-ului, apoi un nor uriaș de fum care îl ascunde cu totul vederii.

(Pilotul acelui avion de vânătoare american se numea David Pollack. În timp ce zbura la 1 000 de metri deasupra *Enterprise*-ului, el a zărit la verticală dîra unei torpile dereglate care descria cercuri între *Enterprise* și distrugătorul *Porter*. Acesta stopase, pentru a culege echipajul unui alt avion american doborât. Pollack și-a pus atunci în gînd să încerce explodarea torpilei prin mitralierea ei. Neîntînd-o, ar fi atras cel puțin atenția distrugătorului stopat și aflat în primejdie. Plonjînd, s-a pomenit împrôșcat de mai multe proiectile americane, dintre care nici unul, spre fericirea lui, nu i-a fost fatal. *Porter* i-a înțeles manevra, dar în clipa în care a vrut să pornească a fost lovit de o torpilă.)

11.58. În difuzoare: „Submarine la tribord”.

Peste 30 de secunde: „Eroare. Marsuini, nu submarine”. Zgomotoase hohote de rîs, destindere nervoasă.

11.59. Distrugătorul *Smith*, care nu și-a părăsit postul în dispozitivul de siguranță imediată, în ciuda faptului că prova continua să-i fie mistuită de flăcări, se îndreaptă brusc spre pupa lui *South Dakota* (pe a cărei punte incendiul s-a stins.) Navigînd cu toată viteza, *South Dakota* stîrnește în urmă-i o dîră uriașă. *Smith* se apropie mult de tot și își scufundă prova în dîră. Flăcările încep să scadă, apoi să moară. Manevra aceasta, ingenioasă și cutezătoare, este salutată la bordul celorlalte nave prin aclamații, prin urlete de bucurie și țigname de siflii. În coada formației, *Porter*, încă învăluit în fum, este acostat de un alt distrugător. (Care va culege echipajul. *Porter* va trebui să fie scufundat.)

Ora 12. Difuzoarele anunță: „Toate incendiile s-au stins.”

Informație prematură. Dar în clipa aceea toate focarele fuseseră „controlate”. Ne amintim că prima bombă explodase chiar deasupra unui buncăr cu proiectile. În buncărul acela

se afla un servant negru, pe nume William Pinckney. Iată cum a descris el incendiul: „Un proiectil de cinci degete ¹ a explodat la babord, năucindu-mă. Abia după cinci minute bune m-am putut mișca. Pretutindeni foc, era foarte cald, iar fumul se îngroșa. Sub mine, un ins. În sfârșit cineva s-a ridicat și a strigat: Unde mama dracului o fi ușa ? Am spus: Ia te uită, habar n-am. Atunci m-am ridicat și am început să bîjbîi prin fumul acela spre locul unde mi se părea că trebuie să fie. Am zărit deodată puțină lumină deasupra mea. M-am cățarat, am văzut că un foc mare ardea peste tot și am coborît iarăși. Pe urmă am simțit puțină apă clocotită curgînd. Mă pregăteam să urc din nou, cînd a venit un alt băiat. A prins și el să urce, dar a căzut. Atunci mi-a spus: Haide, nu-mi dai o mînă de ajutor ? Am încercat să apuc o bucată de fier, spre a-mi asigura un echilibru, dar era conectat la rețea. Am simțit ca o zguduitură și am căzut iarăși. Mi-am zis: Nu se poate, trebuie să reușesc ! M-am prins de o bucată de țevă și m-am cățarat. Omul care îmi ceruse o mînă de ajutor se numea Bagwell. Încercam să ies din butoiul plin de flăcări și fum, povestește el. Însă mi-am ars mîinile și am leșinat. Cînd mi-am revenit, Pinckney mă sâlta, dar a primit un șoc electric care l-a silit să-mi dea drumul. Am leșinat din nou; cînd m-am întors la viață, negrul acela mă tîra pînă pe puntea hangarelor unde nu mai era primejdie. Pielea de pe mîinile sale, de pe piciorul drept și de pe spate era groaznic de arsă.

12,15. Se aude în difuzoare: „Avioane inamice dinspre nord-vest, la 12 mile. Fiți gata.” Din nefericire, la nord-vest se iscase o scurtă vijelie destul de întunecoasă, prielnică japonezilor.

12,20. Avioane japoneze se văd ieșind din vijelie. Foc de antiaeriană. Pare-se că este vorba de vreo douăzeci de avioane; printre ele mai multe torpiloare care pierd iute din înălțime. Iată-l pe unul prăbușindu-se în mare; un altul îl urmează. Echipajele de pe avioanele-torpiloare nu sînt

¹ Veche măsură de lungime, avînd aproximativ lățimea unui deget (n.t.)

favorizate. *Enterprise* evoluează. Un bombardier japonez vine în picaj, bomba lui cade destul de aproape de tribord, zguduind nava. Alte avioane-torpiloare sînt doborîte, nici unul nu reușește să se apropie. Toate celelalte se îndepărtează. Atacul n-a durat decît două minute.

(Locotenentul Dwight M. Williams a asistat la atac de pe gabie, unde se dusesse ca să repare o conexiune de antene ce se stricase în lupta precedentă: „Bombardierul care venise în picaj se redresa tocmai cînd, deodată, l-am văzut explodînd sub ochii mei. Dar avusese timpul să-și lanseze bomba. Cei ce au stat vreodată sub un bombardament știu că ori de cîte ori o bombă ți se înfățișează sub forma unui ghem – cînd nu- i vezi, adică, lungimea – ea îți poartă numele și adresa. Williams a văzut bomba sub aspectul acesta și și-a spus că nu va mai scăpa. Dar, mulțumită evoluțiilor portavionului *Enterprise*, a văzut apoi bomba alungindu-se și depărtîndu-se pieziș. Toate acestea, firește, într-o secundă”).

12,30. Neașteptat atac împotriva lui *South Dakota*. Bombardierele japoneze ies dintr-un nor, la mai puțin de 1 000 metri; ies în picaj. O bombă cade chiar peste turela din față. *South Dakota* navighează mai departe, fără să înceteze a-și întinde pe cer formidabila-i perdea de foc care ocrotește și portavionul *Enterprise*. Celelalte bombe nu-l ating.

12,32. Sfirșitul atacului. În difuzoare se aude: „Avioane inamice venind dinspre nord-vest, la 10 mile. Fiți gata.”

12,36. Antiaeriana trage. Atacatorii sînt văzuți ieșind dintr-un nor, apoi vîrîndu-se în cel ce se găsește chiar deasupra formației. Pentru cîteva clipe ies și intră în picaj. Dar atacul lor pare mai puțin incisiv. Plonjează de mai departe și își lansează bombele de mai sus. Zece dintre ei sînt doborîți. Alți cinci se îndepărtează, escortați de avioane Zero.

Gata. Alt atac nu va mai fi. Încă o dată japonezii se vor retrage, renunțînd la cucerirea Guadalcanalului printr-o acțiune decisivă. Nici o navă de a lor nu a fost scufundată, dar două dintre portavioanele lor (*Zuiho* și *Shokaku*) sînt avariate. Au pierdut peste o sută de avioane. (O încăierare

ucigașă a avut loc deasupra navei *Hornet*. Locotenentul Stanley W. Vejtasa, poreclit „suedezul”, pilot pe un avion de vânătoare al *Enterprise*-ului, a doborât el singur două bombardiere și cinci avioane-torpiloare). Americanii au pierdut portavionul *Hornet* și distrugătorul *Porter*. Navele *Enterprise*, *South Dakota*, crucișătorul *San Juan* și distrugătorul *Smith* au nevoie de reparații; 74 de avioane americane au fost doborâte. Cele care au scăpat se rotesc – destul de multe dintre ele – în jurul *Enterprise*-ului, asemenea unor păsări înnebunite; multe cad, epuizate, în mare. Acum își va consolida Robert Lindsey faima; ora aceasta va fi *his greatest hour*¹, ridicat în slăvi de toate ziarele americane. Piloții sînt ca și nebuni din pricina tensiunii nervoase și a oboselii; răniții se simt părăsiți de ultimele puteri, își spun că ar face mai bine să lase totul baltă, că niciodată nu vor izbuti să apunteze în halul în care se găsesc. Puntea *Enterprise*-ului este găurită și înclinată (apa provenită din inundații și din colectoarele sparte înclină nava; la prova și la pupa parîmele elastice transversale destinate să oprească avioanele sînt tăiate. Lindsey se află acolo, pe mica lui platformă, cu fața ridicată spre avionul ce sosește balansîndu-se, abătîndu-se de la linia de zbor, făcînd adică tot ceea ce trebuie ca să se strivească de punte. Lindsey flutură semnalizatoarele de culoare aprinsă și, datorită lor, pilotul rănit sau istovit, nu se zdrobește pe loc, chiar dacă nu-i reușește apunțarea: își dă seama că nu mai este singur, că o voință salvatoare sare să i-o izbăvească pe a sa, dacă nu chiar să i-o înlocuiască; și, luîndu-și încercarea de la capăt, pilotul acela înțelege și simte că mișcările comandate de omul respectiv, al cărui chip nu are timp să-l vadă, sînt exact cele ce se cuvin a fi executate; dacă li se supune întocmai, are noroc să iasă și de data aceasta din belea; ar fi de ajuns să-și încordeze voința cîteva secunde încă, doar trei-patru, lucru nu chiar cu neputință, cine știe. Iar pilotul își recapătă încrederea în sine, astfel că la cea de a doua trecere (sau la a treia, sau la a patra) apunțează fără să

¹ Ora sa cea mai frumoasă (n.t.)

se distrugă. După el încă unul și încă unul. Fiecare pasăre ajunsă la capătul puterilor este prinsă astfel în mrejele sugestionării semnalelor lui Lindsey; îi culege pe toți, și pe cei de pe *Hornet*, și pe cei de pe *Enterprise*, îi face să se așeze pe puntea avariata și din ce în ce mai aglomerată, fără nici un incident de apunțare. Zeii sînt alături de el; îl dăruie cu o putere într-adevăr magică. Poate că și ei s-au săturat să-i tot vadă pe oameni măcelărindu-se, distrugîndu-se. Echipajele care au căzut în mare vor fi și ele salvate. Vor fi pescuite de către distrugătoare.

În interiorul portavionului *Enterprise* sînt stinse ultimele incendii, sînt curățate punțile de toate fiarele acelea, răsucite, sînt adunați morții. Cîteva avioane ard mărunt în hangare. Infirmeria este înțesată de mîini și fețe arse. Jur-împrejurul careului ofițerilor pereții spărți dau în vileag cabina în care totul s-a volatilizat. Un miros de tetraclorură de carbon (folosită în combaterea incendiilor) s-a înstăpînit pretutindeni, ca și mirosul de cîrpe arse și ude, de carne friptă. Zumzetul monoton al mașinilor dă a înțelege că *Enterprise* navighează cu viteza-i normală, deși se tot înclină. Pe puntea aplecată și uleioasă, un ficat de om lunecă întreg...

Există vise urîte, în care ai impresia că totul reîncepe la nesfîrșire; te zbați și te afunzi, cu eforturi cumplite, în spaimă, iar spaima cea mai fără de margini este să descoperi că te-ai întors exact la același punct. Verdun, Guadalcanal. Îmi spun că poate însuși cititorul este cuprins aici ca de o amețală; că „Verdun”-ul Pacificului, începe, poate, să-i apară precum un tunel luminat doar de licăriri fugare și neașteptate ce răsar la intervale ușor de stabilit. În asemenea clipe este util să iei un calendar. O scurtă recapitulare nu poate face decît și mai izbitoare situația dată. Să vedem: „7 august 1942” debarcarea trupelor de marină la Guadalcanal și în insulele anexă; 8 august: retragerea portavioanelor și a dispozitivului de siguranță imediată; în aceeași seară: crucișătoarele lui Crutchley sînt luate prin surprindere și înfrînte (bătălia din insula Davo) dar, din fericire, inamicul nu se folosește mai mult de avantajul său; 9 august: marina își retrage toate navele, lăsînd trupele aproape fără provizii;

23 august: se află că o puternică forță navală japoneză face rută spre Guadalcanal. Fletcher îi iese în întâmpinare cu două portavioane (*Enterprise* și *Saratoga*); bătălia se desfășoară în zilele de 24 și 25 august (bătălia din insulele de răsărit ale arhipelagului Solomon); *Enterprise* este avariat, iar japonezii fac cale întoarsă. Sfirșitul lui septembrie, când japonezii au debarcat la Guadalcanal, valoarea unei divizii, iar Ghormley trimite crucișătoare să atace „expresul de Tokio”: victoria de la Capul Speranța, la 12 octombrie. Japonezii nu-și pierd cumpătul pentru atîta lucru, astfel că la 25 octombrie flota lor din Pacificul de sud este semnalată făcînd rută spre Guadalcanal. Le iese înainte Kinkaid cu *Hornet* și *Enterprise*; 26 octombrie, bătălia de la Santa Cruz: japonezii pierd 2 portavioane și mai mult de 100 avioane: *Hornet* este scufundat, mai multe nave americane sînt avariate; printre ele și *Enterprise*. Japonezii se retrag din nou. Aici am ajuns și noi.

A doua zi după bătălia de la Santa Cruz, americanii au debarcat trupe la Guadalcanal – cele mai puternice efective de la debarcarea inițială. La 30 octombrie, crucișătorul *Atlanta* bombardează pozițiile japoneze: este rîndul japonezilor să se turtească la pămînt, să-și lipească obrazul de lutul moale al junglei. A doua zi americanii atacă. Sînt cei mai numeroși, moralul li s-a ridicat; înaintează. Traversează riul Matanikau și continuă să înainteze. „Așadar acesta este Guadalcanalul ?” întreabă noii debarcați. Stați o clipă.

Japonezii și-au întărit „expresul de Tokio”. O mie cinci sute dintre soldații lor de marină debarcă cu material. În cursul zilei de 3 noiembrie, ofensiva americană este zăgăzuită. „Să fie trimis antiexpresul de Tokio”, cere Vandegrift.

Crucișătoarele *San Francisco* și *Helena*, precum și distrugătorul *Sterett* sosesc și bombardează cu tunul, distrugînd aproape complet materialele japoneze abia debarcate. Reîncep luptele terestre, americanii înaintează din nou. Subunitățile de commandos extermină în junglă 700 de japonezi în retragere. În noaptea de 6 spre 7 noiembrie, vedetele lans-torpile cu baza la Tulagi (8 la număr) atacă „expresul”; rezultatul: 1 distrugător scufundat, 2 avariate. În

ziua de 7 noiembrie „expresul” este bombardat de aviația de la Henderson Field (întărită și cu Fortărețe zburătoare): 1 crucișător și 2 distrugătoare grav avariate. Pe uscat, japonezii s-au repliat pe dealuri. De fapt orizontul se limpezește. S-ar părea că visul urît se apropie de sfârșit, că japonezii vor trebui să renunțe la Guadalcanal. Dar în momentul acela, iată o altă veste: japonezii au concentrat o nouă flotă la Rabaul: 2 portavioane, 4 cuirasate, 6 crucișătoare, 33 de distrugătoare, transportoare, cargouri; cu totul 60 de nave. Ne-am întors de unde am plecat.

Aproape de unde am plecat. Pe uscat situația americanilor este mai bună decât înainte de Santa Cruz. În schimb, pe mare, este sumbră, neliniștitoare. Oare cîte cuirasate poate alinia amiralul Halsey (instalat la Auckland, în calitate de comandant al forțelor Pacificului de sud) împotriva japonezilor ? Două. Cîte portavioane ? Nici unul. Armă de temut, portavionul este în același timp un obiectiv deosebit de țintit. De la începutul războiului din Pacific americanii au pierdut portavioanele *Lexington*, *Saratoga*, *Yorktown* și *Hornet*. Singurul supraviețuitor, *Enterprise*-ul, „marele E”, „băftosul acesta de mare E” este în reparații. Deci, portavioane ioc. Și ce poți face fără portavioane ? Încă o dată Halsey ordonă „grăbirea lucrărilor” la bordul *Enterprise*-ului, adică înfăptuirea unor minuni. Dar, pînă atunci, de nu se vrea renunțarea la Guadalcanal, trebuie să se încerce totuși ceva, cu ceea ce există.

Oricare ar fi fost planul elaborat, o necesitate într-adevăr de neînlăturat era următoarea: să se iasă înaintea adversarului cu forțe considerabile inferioare. Iată, lăsînd la o parte amănunțele, ce anume au hotărît americanii: 1. Debarcarea a noi trupe la Guadalcanal, în zilele de 11 și 12 noiembrie (6 000 de oameni în 7 transportoare plecate din Nouméa și Espiritu Santo); 2. Navele care escortau aceste transportoare (respectiv 6 crucișătoare și 14 distrugătoare) să acopere debarcarea, iar dacă prezența inamicului avea să fie semnalată în regiunea Guadalcanalului, i-ar ieși întru întîmpinare și ar iniția o „acțiune cu efect întîrziat”, spre a lăsa timp grupării operaționale a *Enterprise*-ului – care urma

să ridice ancora de la Nouméa în ziua de 11 – să ajungă. Această grupare era alcătuită după cum urmează: *Enterprise*, cuirasatele *South Dakota* și *Washington*, crucișătorul greu *Northampton*, crucișătorul ușor antiaerian *San Diego*, 8 distrugătoare. Chiar și împotriva unui inamic superior, avea o șansă dacă împrejurările s-ar fi arătat favorabile. S-ar fi putut întâmpla să nu fie strivită și chiar, de ce nu, să dobândească un succes. În ce privește escorta navelor de transport, singura lor izbăvire ar fi fost, desigur, ca vrăjmașul să nu se arate prea grăbit să sosească. Dar iată că în după-amiaza zilei de 9 viceamiralul Richmond K. Turner, comandantul acestui convoi denumit în situația dată gruparea TARE, află că dimpotrivă inamicul se îndrepta spre Guadalcanal și că 6 crucișătoare și 14 distrugătoare americane vor avea să se măsoare cu 2 (sau 4, cifra este incertă), portavioane, cu 2 (sau 4) cuirasate și cu 6 sau 8 crucișătoare grele și ușoare, plus vreo treizeci de distrugătoare. Expresia „acțiune întârziată” începea să se încarce de sens. (Șefii militari sînt campioni ai eufemismelor).

Toate s-au petrecut potrivit prevederilor. Primul eșalon al convoiului a ajuns la Guadalcanal în ziua de 11 noiembrie. Debarcarea oamenilor și a materialului a început de îndată, cu mare zor. Două atacuri ale unor bombardiere japoneze au avariat două transportoare. Cel puțin trei sferturi dintre atacatori au fost nimiciți, fie de către antiaeriană, fie de către aviația de vînătoare de la Henderson Field. În ziua de 12, a sosit cel de al doilea eșalon; aceeași operație. Un nou atac aerian întreprins de data aceasta de avioane-torpiloare. Nici o pagubă materială. Douăzeci și patru de japonezi uciși din douăzeci și cinci. În seara zilei de 12, Turner s-a retras cu transportoarele și cu cargourile goale, păstrîndu-și pentru escortă doar cîteva distrugătoare. Contraamiralul Daniel J. Callaghan, avîndu-l în subordine pe contraamiralul Norman Scott, primise mîgulitoarea misiune de a le ieși înainte japonezilor sau mai bine-zis de a-i aștepta în apele Guadalcanalului, căci se apropiaseră mult. Escadra lui se compunea din: crucișătoarele grele *Portland* și *San Francisco*, crucișătorul ușor *Helena*, crucișătoarele ușoare antiaeriene

Juneau și *Atlanta* și distrugătoarele *Aaron Ward*, *Strett*, *O'Bannon*, *Barton*, *Laffey*, *Monnsen*, *Cushing*, *Fletcher*. Dacă înțelegem bine că marea cutezanță și valoarea războinică sînt datoare a sluji gloria, atunci s-ar cădea ca numele acestor nave să nu fie date uitării.

The most savage fleet action in modern times ¹ notează un istoric american, în comentariul său privind bătălia de la Guadalcanal. De data aceasta, poate că nu se exagerează. Vom mai vedea pe apele Pacificului și alte măceluri impresionante, dezlănțuite la scară mult mai mare. Aeronavale însă. Aici, încăierarea se va desfășura doar cu tunul și torpila. Și, ca să zicem așa, față în față, asemenea hărțuielilor de la Savo și Capul Speranța. Același cîmp de luptă, aceeași beznă. La Savo, cei luați pe nepregătite au fost americanii. La Capul Speranța, japonezii. De data aceasta, nici o surpriză pentru nimeni. Callaghan și-a dispus escadra în formație de linie, cu cinci crucișătoare la mijloc, patru distrugătoare în față și patru în coadă; formație nu prea ortodoxă, dar în noaptea aceea de cerneală ce formație mai putea fi ortodoxă și cum avea să se mențină, oare, odată lupta începută ? Callaghan știe foarte bine că tactica nu-și va prea găsi loc în situația dată. La miezul nopții începe să urce pe șenal, între Guadalcanal și Florida și împarte ordine la microfon, echipajelor navelor sale. La ora unu, stația radar instalată pe insulă vestește: „Iată-i”. Callaghan își continuă înaintarea. La unu treizeci, prima navă japoneză își aprinde proiectoarele. Callaghan comandă deschiderea focului.

Bătălia navală care începe acum a fost denumită simplu: *bătălia de la Guadalcanal*. Mai mult poate decît pentru cele precedente care s-au desfășurat în apele acestea, orice reconstituire precisă s-ar dovedi cutezătoare și superficială, mai ales în privința primei lupte care a ținut, în totul, 24 de minute. Putem reține doar faptul că japonezii, venind dinspre Nord-Nord-Vest, au înaintat pe trei șiruri cu navele cele mai

¹ Cea mai sălbatică bătălie din istoria timpurilor noastre . (n.t.)

grele în mijloc și puțin spre spate; altfel spus, americanii aveau adversari în față și în flancuri. „Primele lovituri ne-au fost favorabile”, povestește King. „O navă inamică sări în aer la un minut după ce fusese prinsă sub tirul navei *San Francisco* și al altor nave. La stînga, două crucișătoare inamice luară foc. Alte nave japoneze deveniră și ele, curînd, niște adevărate torțe. Echipajul de pe *Atlanta* părea convins că a scufundat un distrugător inamic; dar acesta îi tăie pe neașteptate calea. Aproape în aceeași clipă, după ce fu lovit de cîteva ori la rînd, nava *Atlanta* atacă un crucișător ușor, dar se pomeni ea însăși lovită de o torpilă care îi scoase din funcțiune mașinile și cîrma. În timp ce nava, incapabilă să mai navigheze, se rotea în cerc, fu atacată de a crucișător greu inamic care îi pricinui serioase avarii, stîrnind incendii uriașe și ucigîndu-l pe amiralul Scott, dimpreună cu numeroși membri ai echipajului. Peste cîteva minute, *San Francisco* se afla angajat într-o luptă cu un cuirasat dușman. Prins sub tirul lui *San Francisco*, cuirasatul japonez se văzu atacat, în același timp, de *Laffey* și de *Cushing*, care, deși grav lovit, izbuti să trimită cîteva torpile în trupul navei inamice...” Și relatarea continuă. Ne putem lesne închipui, dincolo de caracterul abstract al limbajului militar, cum trebuie să fi arătat groaznica încăierare: navele trăgînd cu toate tunurile și lansîndu-și torpilele, zguduite la rîndul lor de lovituri cumplite, mistuindu-se în flăcări, tresăltînd, fiecare agresor fiind cu furie atacat de mulți alții. După cîteva minute bezna se topi; străluminările canonadei și jarul incendiilor dezvăluiau ochilor unul dintre acele spectacole de o rară violență pe care omul n-a încetat, de-a lungul veacurilor, să le găsească înfiorătoare și totodată fascinante. Un distrugător se năpustea de-a dreptul asupra unui cuirasat, ciuruindu-l cu torpilele sale, evitînd ca prin farmec coliziunea, pentru ca, doar peste cîteva clipe, să se scufunde lovit de proiectile uriașe. „Ajutat de *Portland*, *San Francisco* își concentrează după aceea tirul asupra un cuirasat japonez, în timp ce *Helena* se răfuia cu un crucișător ce deschisese foc asupra navei *San Francisco*. În aceeași clipă, o salvă trasă de cuirasatul japonez spulberă puntea lui *San Francisco*,

ucigînd pe comandantul navei, pe amiralul Callaghan, precum și un destul de mare număr de ofițeri și oameni din echipaj”. În mai puțin de cincisprezece minute, doi amirali își aflaseră acea glorioasă și clasică moarte menită comandanților de escadre de pe timpuri. În ce privește navele americane, iată în ce stare se aflau după acel întii sfert de oră:

Atlanta era în flăcări; *San Francisco* și *Portland*, grav avariate; *Juneau* fusese nevoită să iasă din luptă, cu aparatele de control și de tragere scoase din acțiune; *Helena* suferise stricăciuni, dar ușoare. Dintre distrugătoare, *Laffey* fusese scufundat, *Barton* sărise în aer, *Cushing* mai plutea, părăsit însă; *Sterett* și *O'Bannon* nu arătau prea bine; doar *Aaron Ward*, *Monssen* și *Fletcher* mai erau neatinse. *Monssen* a torpilat un cuirasat inamic avariat, dar a primit o rafală care l-a incendiat; echipajul său a fost nevoit să-l părăsească. Lupta s-a încheiat prin torpilarea unui crucișător greu inamic de către *Fletcher*. Atunci japonezii au fost văzuți retrăgîndu-se, îndepărtîndu-se spre nord. Încă o dată. „În 24 de minute, o forță navală americană mult inferioară reușise, pe un preț mare, să oprească flota japoneză din Pacificul de sud, silind-o să se retragă în dezordine”.

Zorii zilei următoare și-au ridicat cortina peste o adevărată brambureală. *Atlanta*, aproape la capătul puterilor, își stingea anevoie incendiile. *Cushing* și *Monssen*, vase-fantomă, fără echipaje, intraseră încet în derivă, arzînd. *Portland* descria la nesfîrșire cercuri pe mare. Cînd abia mija de ziuă, căpitanul ei descoperi un distrugător japonez care încerca să se strecoare, înaintînd foarte aproape de țărmul insulei Savo; fără a-și conțeni rotirea, îl scufundă cu tunul. Pe urmă zări un cuirasat japonez care se țira ocolind încetișor vîrfurile de nord-vest al aceleiași insule. Invalidul acesta descoperi la rîndu-i pe *Aaron Ward* și începu să tragă. Peste cîteva clipe, avioanele de la Henderson Field soseau deasupra lui.

San Francisco fusese groaznic de lovit; cîteva instalații și infirmeria erau distruse; pe punte, morți și răniți. Doctorul O'Neil, care operase toată noaptea pe nava *Juneau*, luă cu

sine trei infirmieri, se urcă pe o balenieră și veni la bordul lui *San Francisco*, spre a trata cazurile cele mai urgente. „Dintru început am înțeles că o să fie treabă multă”, povestește el. „Mai întâi am operat un băiat de careu, un negru pe nume Jackson, ale cărui măruntaie atârnav pe afară, expuse aerului o noapte întreagă. Ne putem face o idee de situația existentă la bordul lui *San Francisco*. Am improvisat o sală de operații în ceea ce fusese cabina amiralului Callaghan. Tocmai îl operasem pe Jackson, când am auzit strigînd deasupra mea: „Alarmă ! Atac !” La cîteva secunde după aceea s-a produs cea mai înfiorătoare explozie pe care am auzit-o vreodată. Prima mea reacție a fost: „Atenție la a doua !” Dar întrucît nu s-a mai întîmplat nimic, am privit prin hublou și am văzut o învîrtejată masă de fum cenușiu și negru. Nu știam cine sau ce fusese lovit. Cineva îmi spusese că *Juneau*. În orice caz, pe fața mării nu se mai vedea nimic.” *Juneau*, un crucișător ușor antiaerian nou, se scufundase într-adevăr în douăzeci de secunde, la unsprezece și un minut. O torpilă îl lovise la babord, în același loc în care mai fusese lovit cu o noapte în urmă. Submarinul agresor n-a fost nici auzit, nici văzut. Celelalte nave erau atît de infirme, încît nu puteau rămîne pe locul naufragiului fără a risca să fie scufundate. Dealtfel nici nu era de crezut că ar mai fi putut exista supraviețuitori, într-atît de fulgerătoare fusese drama. Astfel o sută douăzeci de oameni s-au văzut abandonați, zbătîndu-se în mare. Unul dintre ei se numea Allen Clifton Heyn. Iată-i povestea:

La bordul navei *Juneau* fiecare se afla la post, în afară de răniți, firește, și de cei cu comoții, culcați, ici, colo, pe sub pături. Toți cei ce se puteau gîndi la altceva decît la rugile către Dumnezeu, într-o crotirea vieții, se simțeau plini de o nemărginită satisfacție și bucurie. *Juneau* pornise din nou, astfel că fiecare rotire a elicei însemna nu pas spre siguranță. Încîntător părea *Espîritu Santo* cu bărcile sale în formă de tunel. *Espîritu Santo* ? Nu. Ci Pearl Harbor. Nici un alt arsenal în afară de cel de la Pearl Harbor nu ar fi fost în stare să repare avariile lui *Juneau*. Pearl Harbor, altfel spus Oahu

– cu străzi și case adevărate, cu localuri unde se poate bea zdravăn, cu cinematografe unde nu te duci niciodată singur. Cu femei. Viață aieva. Despre asta vorbeau cu toții, dacă aveau sau nu să meargă la Pearl Harbor. Acum ar fi vrut ca stricăciunile să fi fost de zece ori mai mari, spre a fi siguri că vor ajunge acolo. La pupa, în fața turelei 6, schimbarea cartului (ora unsprezece) devenea prilej de înflăcărată discuție. Pearl Harbor devenise lucru sigur ! Cîțiva pesimiști ziceau „nu”, ca întotdeauna, din principiu. Allen Clifton Heyn venea tocmai să-și ia în primire postul la telefon, iar discuția asta, auzită de cel puțin zece ori, îl cam scotea din sărite.

„Haide odată ! se răsti el către cel venit să-l înlocuiască, sîcîit că acela nu-și scotea mai repede casca. Ce faci, nu te hotărâști ?”

Celălalt își ridică mîinile spre a și-o scoate. Heyn avea să-și amintească toată viața începutul gestului aceluia și expresia ușor uimită a camaradului care își întorsese chipul spre el. Și, dintr-odată, nu a mai existat chip, nici camarad, nici turela 6; nimic. Un zgomot monstruos, o înecăciune groaznică. Și bezna aceea absolută. Heyn nu se simțea în stare să-și dea seama dacă era mort ori orb. Înțelese că nu murise cînd încercă – după o bucată de timp ce nu putea fi măsurată – impresia unui contact. Știu atunci că se afla întins pe oțelul punții, într-o latură a ei, lîngă un trup omenesc lungit ca și al său. Pe urmă, după un alt răstimp, își dădu seama că nu era orb, deslușind foarte aproape de obrazul său pantofii celui-lalt culcat lîngă el. Îl zări la cîțiva centimetri, în inima unui fum negru; înțelese că erau pantofii și mai înțelese că învăluitoarul întuneric se datora de fapt fumului. Din clipa aceea gîndurile i se rînduiră. În jur, oamenii se ridicau și se desprindeau anevoie de punte. Prin fumul cîlțos, Heyn îi ghicea pe cei ce se aflau mai aproape de el. Își spuse că trebuie să facă întocmai ca ei și se așeză în genunchi. Puntea era groaznic de înclinată. Oamenii îi urcau panta fie în genunchi, fie în picioare, zbierînd a pierzanie. Din răcnetele lor, Heyn înțelese că nava se scufunda cu prova și că ei se căzneau să ajungă în spate. Heyn băgă de seamă că și el era în picioare, foarte aproape de pupa care se

ridica tot mai mult. La doi metri depărtare de el, unii se aruncau voit în mare. Heyn își spuse: „Vom fi cu toții aspirați, supti de apă. Nimic de făcut.” Nava se scufunda pesemne tare iute, căci, prin fum, se zărea suprafața apei foarte aproape de pupa. „Trebuie să săr, gîndi Heyn. Nu, e imposibil”. Pe punte, la picioarele lui aproape (altfel nu le-ar fi văzut) observă mai multe veste de salvare din capoc, aruncate acolo de-a valma. Se aplecă, cu nu prea multă grabă și luă una. Dar nu avu timp să o îmbrace. Marea îl înconjura. Heyn era în ea; se scufunda odată cu *Juneau*. Exact douăzeci de secunde trecuseră de la explozie.

Heyn nu dăduse drumul vestei, o ținea strîns în brațe. Mulțumită acestui flotor putea urca dinspre adîncimile care, vremelnice, îl aspiraseră; avea impresia că e prins într-un vârtej și că se înăbușă. În sfîrșit, pierzîndu-și aproape respirația, fu conștient că a ajuns la suprafață. Aerul, ce mare binefacere ! Dar pe loc simți gustul scîrbos al păcurei, năvălindu-i în gură, iar pe piele vîscozitatea ei. Un fum dens, nu negru de data aceasta, ci sur, acoperea încă suprafața apei sau mai degrabă suprafața stratului de păcură (gros de cincisprezece centimetri) peste care pluteau neînchipuit de multe suluri de hîrtie igienică, precum și hîrtie albă și imprimate albastre. Heyn era uluit că nu vede pe nimeni în jur – uluit și înnebunit. În timp ce-și trăgea pe el vesta, în păcura aceea cleioasă, își simțea inima spărgîndu-i coșul pieptului la gîndul cumplitei sale însingurări. Începu să înoate printre sulurile de hîrtie, drept înainte, la întîmplare. Peste cîteva secunde (secunde ori minute, cine ar mai putea ști ?) văzu chiar în față bordajul gros, proaspăt vopsit, al unei plute. Pluta aceea, mică în realitate, i se păru a fi o construcție impresionantă, un fel de cuirasat invincibil. Se prinse vîrtos de o bîrnă; totul nu era încă pierdut.

Heyn descoperi apoi că pe plută se aflau oameni. Așezați ori culcați, ținîndu-se cu amîndouă mîinile de bîrnele plutei, ei priveau în jur, fără să spună ceva. În marea poluată, de jur-împrejurul plutei, țipau oameni. Unu dintre ei urla; Heyn îi desluși limpede strigătul: „Ajutor ! Nu știu să înot, un picior mi-e smuls !” Rar ai prilejul să auzi asemenea frază.

Omul care țipa o repeta neîncetat. Asta era și mai groaznic. Heyn îl văzu (fumul se destrăma) și înotă spre el. Celălalt părea că stă în apă în picioare; îl vedea pe Heyn apropiindu-se, dar nu-și contenea răcnetele. În sfârșit, cînd înțelese că Heyn venea să-l ajute, tăcu. Heyn îl înșfăcă de vestă și îl trase spre plută (omul se agățase de brațul său) și strigă celorlalți să-l salte. Cînd omul ieși pe jumătate din apă, Heyn întoarse capul, să nu-i vadă rana. Peste cîteva clipe îl privi din nou și îl văzu întins; nu mișca. Numărate îi erau ceasurile, de bună seamă. Heyn se săltă la rîndu-i pe plută. Erau, cu totul, vreo cincisprezece oameni foarte înghesuiți. Veneau și alții, într-una; se agățau de plută, ca să se țină la suprafața apei. Toți vorbeau deodată, într-un vălmășag de nedescris. La mică distanță de ei se vedeau fumurile navelor; distrugătoarele aveau să vină în ajutorul naufragiaților, asta era sigur. Dar poate că japonezii atacaseră din nou; în cazul acesta erau nevoiți să mai aștepte puțin. Oamenii se aflau în ținutele cele mai variate, unii aproape goi, fie că hainele le fuseseră sfîșiate de explozii, fie că ei înșiși și le scosese, spre a se arunca în mare. Răniții erau mulți la număr. Unii dezvăluiau răni care apăreau pur și simplu ca niște găuri roșii, mai mari sau mai mici. La oarecare depărtare, o altă plută cu oameni înciorchinați în juru-i.

Lucru nemaipomenit și aproape de necrezut: după-amiaza s-a scurs cum nu se poate mai repede. Cel puțin așa i s-a părut lui Heyn după aceea, cînd și-o amintea. Timpul se consumase în discuții învălmășite, în mișcări pe plută, în păreri asupra cutărei sau cutărei direcții. Fiecare vorbă rostită de cineva era mai întîi ascultată ca o informație neînchipuit de interesantă, apoi ceilalți se porneau imediat pe comentarii, astfel că îndelungă vreme nu ieșea nimic, pînă ce iarăși apărea o idee. Și, dintr-odată, lumea băgă de seamă că se întuneca (timpul era noros). Începu să plouă. Încă o plută și încă una se apropiară în amurgul tot mai dens. Erau puse în mișcare de oameni care stăteau în spatele lor și își vînturau picioarele prin apa îmbibată de păcură. Astfel se alcătui un pîlc de trei plute, rămase la mică distanță unele de altele, spre a-și ține tovărășie pe timpul nopții.

Odată cu venirea acesteia oamenii au început să „vadă” nave apropiindu-se. Multe nave... La două minute cineva striga: „Un vapor !” Și de fiecare dată toată lumea privea într-acolo, țipa, se agita. De fapt, nu apărea nimic. Ploaia înceta. Din fericire marea era calmă. Noaptea se dovedi însă urîță. Mai întii din pricina agoniilor. Cei ce-și trăiau clipele din urmă gemeau, implorau, strigau cutremurătoare cuvinte de deznădejde. Poate că niciunde nu-i mai grea moartea ca pe o plută de naufragiați. Cînd și cînd, cite un glas acoperea vaierele muribunzilor, ca să strige iarăși: „Un vapor !” Apoi totul redevenea și mai groaznic ca înainte.

După aceea a început suferința pricinuită de păcură. Toți erau mînjiți. După cîtva timp ochii îi înțepau și-i usturau, nu-i mai puteau ține deschiși. „O să orbim cu toții !” strigă un marinar, și oamenii începură să scîncească precum niște copii. Unui naufragiat mai isteț îi veni o idee. Sulurile de hîrtie igienică pluteau în continuare, cu duiumul, în jurul pluteilor. Mai spre mijloc hîrtia se păstrase uscată și curată. Se folosiră de ea, să-și șteargă ochii. Alții începură apoi să aibă dureri mari de stomac, fiindcă înghițiseră păcură. Tare mai era scîrboasă păcura aceea ! Devenise o obsesie de neîndurat. Era atît de vîscoasă, încît abia puteai smulge din chinga ei o vestă ce plutea pe suprafața apei. Toată lumea trăia cu impresia că vor muri pînă la unul, dacă plutele aveau să rămînă mai departe în pînza aceea de păcură. S-a luat atunci hotărîrea ca pluta să fie mișcată din loc prin manevrarea picioarelor, așa cum făcuseră ceilalți, spre indiferent ce direcție, pînă în apele curate.

„Sînteți nebuni ! strigă un glas. În apa limpede vom fi atacați de rechini.”

La treaba asta nu se gîndise nimeni. Cuvîntul stîrni groază. Nu se mai auzeau decît gemetele celor căzuți în agonie. În sfîrșit, zorile. Marea era pustie.

Un ofițer aflat pe una dintre cele două plute apropiate declară că va lua comanda și că trebuia înaintat cu orice preț în direcția pămîntului. Pămîntul fusese zărit cînd nava se scufundase (San Cristobal, la 20 mile) deci, nu putea fi departe. I se pomeni de rechini.

„Rechinii nu-i atacă pe oamenii vii, mai ales cînd sînt mai mulți la un loc, zise el. Vom lega plutele în linie, una în fața celeilalte. Cîțiva oameni teferi vor merge pe prima și o vor propulsa. Răniții, pe celelalte; iar cei rămași vor înota în jur. Cînd vor obosi, se vor mai agăța cînd și cînd de plute.”

Astfel și făcură. Operația de asamblare a plutelor ceru timp mult, din cauza neputinței oamenilor de a face ceva cu grijă și în bună rînduială. Cu toate acestea datorită ofițerului (locotenent Blodgett), fu înjghebat în sfîrșit trenul de plute. Cei sănătoși începură să-l facă a înainta. Ansamblul acela se mișca cu o încetineală de necrezut; oricum, se mișca. Fu atinsă limita apei limpezi, iar rechinii nu se arătară. Propulsorii se bălăciră astfel zi și noapte, făcînd cu schimbul. Lumea presupunea că ofițerul se călăuzea după stele. Din nefericire marea începea să se agite. Bineînțeles nimeni nu mîncase și nu băuse din ceasul naufragiului.

În dimineața celei de a treia zi, un avion survolă grupul de plute. Era un B.17 (Fortăreață zburătoare), care coborîse foarte jos. Vuietul motoarelor sale acoperea glasurile naufragiaților care strigau privind în sus și agitîndu-și brațele. B.17 descrise cîteva cercuri și aruncă un obiect în care mai mulți recunoscuseră o barcă de cauciuc ce se putea umfla. Moralul oamenilor crescuse nespuse. Dacă B.17 lansa așa ceva, însemna că pămîntul nu mai era departe. Oricum, plutele fuseseră văzute, asta era lucru sigur. Se pune acum problema aducerii bărcii de cauciuc. Cu toții o vedeau legănîndu-se, de un galben aprins, pe coama valurilor. A ajunge la ea înotînd ar fi fost primejdios, din pricina rechinilor care existau, neîndoios, deși nu se apropiaseră încă de plute. După multe discuții s-a ajuns la concluzia următoare: trei oameni aveau să se îndrepte spre barca de cauciuc, folosind una dintre plute în prealabil evacuate. Manevra se dovedi anevoioasă. Dar toată lumea era cum nu se poate mai interesată și mai ațîțată de apariția aceluia B.17. Doi dintre cei plecați să aducă barca se numeau Hardy și Fitzgerald. Cel de al treilea era un mexican pe care Heyn nu-l cunoștea. Au umflat-o cu tuburi chimice și au adus-o. Cum aveau să o folosească oare ? Prima idee, acceptată de toți, a

fost aceea de a imbarca pe ea răniții grav; în felul acesta, măcar, stăteau pe loc uscat, în caz că marea ar fi continuat să se frămînte. Un ofițer grav rănit, locotenentul Wang, a fost pe dată instalat în ambarcațiune; cineva băgă de seamă că barca pneumatică avea și pagaie ¹ și că dacă doi luntrași ar fi trecut lîngă rănit, ea ar fi putut fi folosită ca remorcher al trenului de plute. Ideea a fost bine primită, astfel că a început remorcarea. Din păcate, viteza era tare scăzută. Marea se zbătea tot mai furioasă. Norii dispăruseră, iar soarele ardea pielea celor goi. Aceștia se văicăreau mult mai mult de sete decît ceilalți, iar cîțiva muriră în ziua aceea intoxicați. Soarta celor ce-și păstrasera hainele pe ei era neasemuit mai bună, căci acum, îmbibate de păcură, ele îi ocroteau de minune împotriva soarelui arzător. Atît de încet înainta trenul de plute, încît cîțiva declarară că vor încerca să ajungă pe uscat înot, ajutîndu-se de scînduri și bucăți de arborade ce pluteau ici, colo. Într-atît erau de nerăbdători, încît nici frica de rechini nu-i mai putea opri. Dealtfel, nimeni nu văzuse încă rechini. Cei ce luaseră hotărîrea aceasta se îndepărtară. Unul dintre ei se întoarse după o oră, spunînd că încercarea nu avea sorți de izbîndă. Iar ceilalți nici că au mai fost văzuți. Acum, pe cele trei plute, și în jurul lor, nu se mai aflau în total decît vreo cincizeci de oameni din o sută cincizeci cîți fuseseră în prima seară. Către sfîrșitul zilei, Hardy și Fitzgerald, care vîsleau pe ambarcațiunea de cauciuc, cu rănitul culcat între ei, hotărîră că ar fi mai bine să se despartă de plute, spre a se strădui să ajungă mai repede la țarm, de unde ar putea trimite apoi ajutoare. Erau deciși să o facă. Orice era mai bine decît să continue să se tîrască pe o mare tot mai năbădăioasă. După ce spuseră lucrul acesta, se depărtară, iar cei rămași se străduiră să țină grupate cele trei plute. Ziua fusese toridă; noaptea, în schimb, foarte rece. Singura soluție menită să-i ferească de îngheț, era să stea în apă, lîngă plută, fiindcă apa era călduță.

În dimineața celei de a patra zi, marea deveni și mai

¹ Pagaie: vislă scurtă, nefixată în furcheți. (n.t.)

agitată. Plutele fură despărțite. Cea pe care se afla Heyn mai purta în totul doisprezece naufragiați. Un polonez din Pennsylvania deveni dintr-odată foarte vorbăreț, explicînd cu o nemăsurată putere de convingere cum înainte de război fusese miner; ba chiar se apucase să descrie amănunțit mina, viața în subteran. Ceva mai tîrziu, cei oarecum mai în putere încercară să ajungă pe celelalte plute, dar nu izbutiră. Priveliștea plutei acelora cocoțate pe creștetele valurilor, coborîte apoi în hăurile ce se căscau printre talazuri, era într-adevăr deprimantă. Oamenii se hotărîră atunci să nu mai încerce nimic, să aștepte pur și simplu, să li se vină în ajutor. Alte cîteva avioane îi mai survolară, unele chiar foarte jos; apoi se depărtară. Oamenii erau disperați, înjurau și spuneau că anume erau lăsați singuri, să moară. Heyn își zicea că bătălia nu se sfîrșise încă și că mai era de așteptat.

„În apă se afla un băiat care, ținîndu-se de plută, nu contenea să bea din apa mării. Capul îi căzu pe piept și tot înghițea la apă ca un smintit. Curînd se simți leșuit; vedeam că nu o să se mai poată ține. Atunci m-am tras lîngă el și l-am susținut. Îl țineam în brațe cu capul cît mai sus deasupra apei; toată după-amiaza l-am purtat așa. Cu puțin înainte de a se înnopta, o spumă galbenă i s-a ivit pe buze. Atunci am spus celorlalți: „Oare nu ați putea să-l țineți și voi puțin ? Eu nu mai rezist.” Au răspuns că nu-i nimic de făcut, că nu vor. Pe urmă au început să vorbească între ei, ba chiar să se și ciondănească puțin. Le-am spus: „Îi pipăi inima și încheieturile miinii, dar nu simt nici o bătaie. Cred că este mort. O să-i dau drumul.” Atunci maistrul tunar m-a repezit: „Nu poți face una ca asta. Este contrar tuturor regulamentelor marinei. Nu ai voie să scufunzi un om fără ordinul oficial al comandamentului sau al ministerului marinei sau al vreunei autorități oarecare.” Am înțeles că aiura; dar și toți ceilalți îmi spuneau că nu am dreptul să-i dau drumul în apă. Am mai discutat așa o vreme; eu îl țineam mai departe. Dar s-a apropiat de noi un rechin și i-a mușcat piciorul care atîrna chiar sub mine; i l-a mușcat de sub genunchi și i l-a sfîșiat. Insul n-a mișcat, nici n-a crîcnit măcar; mi-am dat imediat seama despre ce era vorba. Mi-am

spus că o să-l las. Nu avea nici un rost să țin un mort. Atunci i s-a scos brățara de identitate, un camarad a rostit pentru el o rugă și i-am dat drumul în apă.”

Noaptea următoare a fost la fel de rece. Toată lumea se cufundase în apa caldută. Cei goi se lipeau unii de alții. Rechinii se înmulțeau și deveneau mai îndrăzneți. Ziua era destul să pliciui apa, să-i alungi cu lovituri de picior. Dar noaptea oamenii picoteau. Unul dintre ei a fost devorat. Mai întâi a venit un rechin și l-a mușcat, rupîndu-i o bucată de carne. A țipat. Alți rechini au venit și l-au dus cu ei. Jur-împrejur, îngroziți, oamenii țipau și băteau apa. Un naufragiat a declarat în clipa aceea că avea să înoate pînă la mal. Dar nu a apucat să se depărteze nici treizeci de metri, că l-a și înhățat un rechin. Un alta s-a pornit să vorbească despre *Juneau*: nava scufundat se afla chiar sub plută; se odihnea acolo, în tihnă. S-ar fi putut lua din ea cîte ceva de mîncare. Destui auditori au încuviințat: minunată idee. De ce să nu se aducă hrană de la bordul lui *Juneau*, de vreme ce se afla chiar dedesubt ? „Începeam să cred și eu asta, căci repetau într-una același lucru. Apoi au spus că văd o lumină pe fundul mării și iarăși au vorbit de aducerea mîncării. I-am cerut unuia dintre ei să-mi arate drumul. S-a scufundat pe loc, l-am urmat. Firește, n-am găsit nimic. Atunci mi-am venit în fire, am înțeles cam ce eram pe cale să fac și nu am mai dat crezare celor îndrăgite de ceilalți.”

Au venit zorile, și oamenii au încetat să mai vadă lumini pe fundul mării. Marea își domolise mînia, cerul se limpezise. De cum se înălță din nou soarele la orizont reîncepu chinul celor goi. Spinările și umerii le erau o carne vie. Mulți spuseră că nu vor mai putea suporta, că mai bine s-ar îneca. Cu toții deveniseră nespuse de arțăgoși; dacă se loveau cîtuși de puțin unii de alții, în apă sau pe pluta, se și încăierau. Pe urmă încetau să se mai bată și se apucau să povestească pe rînd ce viață duceau acasă și ce aveau de gînd să facă odată întorși printre ai lor. Destul de mulți declarau că, de aveau să eșueze cumva pe o insulă, vor rămîne acolo, că niciodată n-ar mai pune piciorul pe o navă. Cînd s-a lăsat noaptea, maestrul tunar, care se ținea în apă, lîngă plută, a anunțat

liniștit că „vroia să facă o baie”. Și-a scos vesta de salvare, hainele și s-a depărtat. Un rechin l-a tras sub apă. În noaptea aceea rechinii au mai înghițit doi oameni.

În dimineața zilei următoare cerul s-a împîclit; a început să cearnă o ploaie fină. Marea se înciudase iarăși. Pe plută rămăseseră doar patru oameni. Către sfîrșitul zilei îi vizită un pescăruș; se așează într-o margine a plutei și încremeni acolo, privind țintă la oamenii care, cu gurile căscate, nu-și mai desprindeau nici ei ochii de la el. Au lunecat încetișor spre pasăre s-au aruncat asupra-i, prinzînd-o. Doi făcuseră treaba aceasta și acum țipau întăritați, ținînd strîns pasărea ce se zbătea. Dar într-atît de tare tremurau, încît, totuși, pescărușul le-a scăpat, în timp ce blestemau improșcați de înjurăturile celorlalți. Dar iată că pescărușul se întoarse pe plută. Era prea ostentat pesemne sau, poate, rănit. Din nou l-au prins, dar nu i-au mai dat drumul. „I-am sucit gîtul și l-am mîncat. Am avut cîte puțin fiecare, ce-i drept, dar l-am mîncat.” La scurt timp după aceea un avion a zburat foarte jos pe deasupra plutei. A lansat ceva, poate o barcă pneumatică sau, cine știe, vreun alt ajutor; dar mult prea departe. Între obiectul salvator și naufragiați existau rechinii.

Încă o noapte își depănă ceasurile. Încă o zi își revărsă lumina. Supraviețuitorii plutei erau doar trei la număr: Heyn, mexicanul și încă cineva. Acesta spuse dintr-odată că, aproape de tot, la mai puțin de o milă, s-a ivit o navă-spital mare, vopsită în alb. Trebuiau deci să părăsească pluta și să înoate într-acolo. Ceilalți doi l-au ascultat și au privit în direcția indicată, întrebîndu-se dacă într-adevăr era ori nu bine să părăsească pluta. Heyn a declarat atunci că un lucru era sigur: părăsirea plutei însemna moarte. Fără nici o îndoială. Celălalt nu a mai pomenit despre nava-spital.

În ziua aceea nu s-a întîmplat nimic. Și iar a venit noaptea cea rece. Cel de al treilea naufragiat (decî nici Heyn, nici mexicanul) era gol, își azvîrlise hainele din prima zi, fiindcă se îmbibaseră de păcură. Acum ar fi vrut ca Heyn să i le dea pe ale lui. „Asta nu are sens”, i-a spus Heyn. „Ei bine, i-a răspuns celălalt, o să cobor la *Juneau*, care e tot aici sub noi, și o să-mi iau haine curate. Am o grămadă în lădița mea.

Am și o lădiță pentru pescuit. O să o iau și pe aia.” Heyn și mexicanul se văzură nevoiți să-l țină cu forța pe plută. Îl strîngeau între ei, pentru a-l opri locului, și pentru a-l apăra de frig. Dar, după cîtva timp își mai slăbiră supravegherea, astfel că omul gol le scăpă din mîini. Plonjă și se depărtă înot. Pe apa neagră se putea vedea cum îi colcăiau rechinii în jur. Omul îi lovea și continua să înoate. Deodată se întoarse și strigă celorlalți doi să vină să-l ia cu pluta; în același timp însă, continua să se îndepărteze. Deodată scoase un urlet și, brusc, dispăru.

Și din nou s-a făcut ziuă. „Am crezut că era ziua a șaptea (în realitate era a noua). Ceasuri întregi am vorbit despre cele ce ni se întîmplaseră și îmi amintesc că i-am dăruit mexicanului cuțitul meu drept amintire. Ne aflam la cîte un capăt al plutei, cu picioarele vînturîndu-ni-le în apă, pentru a-i alunga pe rechini. În noaptea care a urmat cred că am mai și ațipit, căci un rechin l-a mușcat pe mexican de piciorul ce-i atîrna. Mexicanul a gemut, spunîndu-mi că cineva îl înțepa în picior cu un cuțit. „Dar cine vrei să te înțepe, de vreme ce nu sîntem decît noi doi ?” Mi-a spus că trebuie să-l duc la doctor. Eu aiuram și îmi tot agitam picioarele în apă, nu mai știam prea bine ce fac. Cu gîndul îl duceam pe mexican la doctor. Întru sfîrșit a țipat foarte tare și a venit lîngă mine. Atunci am văzut ce pățise. Am înțeles că-l mușcase un rechin și l-am ținut strîns locului. Dar rechinul s-a înapoiat și l-a apucat pe dedesubt, sfîșiindu-l. Mai mult nu l-am mai putut ține; toți rechinii adunați au tras de el și l-au luat cu ei sub apă. Mi se părea că noaptea aceea era fără de sfîrșit. Cînd s-a luminat, am început să aiurez mai mult ca oricînd. Îi vedeam pe camarazi țîșnind din apă, cu puștile pe spate. Îi strigam, iar ei îmi răspundeau că erau de gardă. Parcă ieșeau din fiecare perete al navei. I-am întreat ce se mai întîmplă la bord și mi-au răspuns: „Foarte bine !” adăugînd că se putea coborî, spre a lua îmbrăcăminte uscată și cîte ceva de-ale gurii. Atunci le-am spus. „Voi merge alături de voi, coborîm împreună”. Am înotat spre ei, dar pe loc s-au făcut nevăzuți. M-am întors pe plută și din nou mi-au apărut în față. De două ori am înotat spre ei și de fiecare

dată dispăreau. Mi-am venit în fire. Ceva îmi spunea că trebuie să mai rezist puțin, că în ziua aceea voi fi salvat, fără doar și poate. Către prînz, un PBY a început să descrie cercuri pe deasupra mea, apoi s-a depărtat. Atunci m-a cuprins disperarea. Și acela avea să facă deci la fel, avea să mă părăsească ! Mi-am zis ca aviatorii mă luaseră poate drept japonez, căci eram tare negru. Dar nu peste multă vreme s-au întors și au lansat în jurul meu bombe fumigene, ceea ce mi-a redat speranța. Mi-am scos cămașa și am început să o flutur. I-am văzut pe aviatori agitîndu-și mîinile spre mine înainte de a pleca. Mi-am spus atunci că un vapor avea să vină să mă ia, că aveau să-l îndrume spre mine. Într-adevăr, așa a fost. Puțin mai tîrziu am zărit la orizont un catarg, un fir de fum, apoi un vapor care se făcea din ce în ce mai mare și se îndrepta spre mine. Era distrugătorul *Ballard*. Au dat drumul unei șalupe, au venit să mă ia, m-au transportat la bord și am intrat în infirmerie.”

Gruparea operațională din care făcea parte *Enterprise* ridicase ancora la Nouméa în ziua de 11 noiembrie. De data aceasta, echipele de ingineri și tehnicieni care reparau nava nu rămăseseră la bord pînă în ultima clipă. Nu. *Enterprise* părăsise țărîmul pur și simplu cu aceste efective la bord. Zgomotul iscat de ciocanele pneumatice avea să continue pe tot traseul Nouméa-Guadalcanal, pînă ce bubuitul tunurilor avea să-i ia locul. În felul acesta fuseseră cîștigate cel puțin două zile. Echipa de muncitori era alcătuită nu numai din cei ce executau reparații la bord, ci și din cincizeci de ofițeri și marinari aparținînd navei atelier *Vestal*, precum și dintr-un „batalion de construcții”, trupe de geniu maritim, pitoresc denumite *sea-bees* (albine de mare).

Vineri, 13 dimineața, lucrările nu se încheiaseră încă; mai ales elevatorul din prova nu funcționa încă normal. La ora unsprezece (chiar în clipa în care nava *Juneau* exploda) Kinkaid primi un mesaj de la Halsey: „Grăbiți-vă spre nord, pentru a acoperi retragerea crucișătorului *Juneau* avariat. Apoi preluați cuirasatele și distrugătoarele din gruparea aflată sub comanda contraamiralului Willis A.Lee. Luați

poziție la est de Savo (adică la nord de Guadalcanal) și interceptați forțele de bombardament inamice care ar mai putea sosi între timp.” Kinkaid se supuse și, pentru a-și descongiona oarecum nava (reparațiile trebuiau isprăvite cu orice preț; a nu se uita însă că nu-i ușor să lucrezi la bordul unui portavion aflat pe picior de război, tixit cum nu se mai poate), ordonă unui număr de nouă avioane-torpiloare, escortate de șase avioane de vânătoare, să zboare spre Guadalcanal și să treacă vremelnice sub ordinele generalului Vandegrift. Interesul pentru amănuntul dat izvorăște din faptul că escadrila aceasta întâlnește în drumul ei cuirasatul japonez avariat, descoperit dimineța de către *Portland*. Nava rănită se țira în continuare, cu o viteză mai mică de cinci noduri, înconjurată de cinci distrugătoare, fără acoperire aeriană. Antiaeriana ei trăgea; cea a distrugătoarelor de asemenea. Escadrila portavionului *Enterprise* o atacă, lovind-o cu trei torpile, ale căror explozii putură fi limpede observate. Nava lovită își urmă drumul de parcă nici n-ar fi fost atinsă. La Henderson Field, piloții de pe *Enterprise* îi găsiră pe toți aviatorii discutând aprins despre cuirasatul acesta. Un nucleu de piloți, dintre cei mai buni, din marină și din trupele de marină se afla la Guadalcanal. Încă de dimineță, cuirasatul japonez – mai întâi avariat de lovituri de tun – suferise două bombardamente în picaj și trei atacuri cu torpila. El își vedea de drum, torcându-și mai departe cele cinci noduri. Nimic nu părea să-l tulbure. Aviatorii *Enterprise*-ului, dimpreună cu alții, îl atacară iarăși, în după-amiaza aceleiași zile. Apoi încă trei bombardamente în picaj și trei atacuri cu torpila, fără a mai pune la socoteală două mitraliere se abătură asupra „cuirasatului care nu vroia să se scufunde”. Piloții se înapoiară din misiune, raportând că „invalidul” se țira întruna, deși pupa îi era zdrobită, deși nu mai avea decât două tunuri capabile să riposteze. În sfârșit, un al treilea atac cu torpile îi veni de hac; în amurg stopă, cu pupa în flăcări din pricina incendiilor care mistuiau lăuntrul navei. Cuirasatul acesta se numea *Hiei*. Nemaipomenita lui rezistență onorează în aceeași măsură industria metalurgică japoneză și arhitectura navală britanică; lansat în 1912 pe

șantierelor de la Yokusaka, cuirasatul *Hiel* fusese construit după planurile și sub direcția lui Sir George Thurston. Dezarmat în 1930, fusese rearmat și modernizat înainte de război. Lovit la Guadalcanal, în ziua de 12 noiembrie, de 86 proiectile, cuirasatul *Hiel* se pomeni în ziua următoare cu 8 bombe și 21 de torpile. De scufundat se scufundă abia noaptea, după ce bombardă insula cu ultimele sale două tunuri.

Dar nu toată flota japoneză din Pacificul de sud făcuse cale întoarsă. Crucişătoarele lui Callaghan nu ținuseră în frîu decît o parte a armadei aflată în marș spre Guadalcanal. „După cum era și de așteptat”, scrie King, „transportoarele inamicului au fost descoperite în nordul insulei; transportoarele acestea erau precedate de o importantă formație de cuirasate, crucişătoare și distrugătoare. Neîndoios, era vorba de grosul forțelor de invazie. Avioanele de vînătoare își îndeplineau la rîndul lor misiunea de a le proteja. Toată ziua de 14, transporturile fură supuse unor violente atacuri aeriene.” Nici un raport al nici unui aviator nu semnală prezența vreunor cuirasate în preajma transporturilor. Pare-se că ele se izolaseră înainte chiar de începerea atacurilor aeriene; le vom regăsi puțin mai tîrziu. Toate rapoartele aviatorilor americani descriau atacul dezlănțuit împotriva navelor de transport ca fiind o operațiune ușoară, nimicitoare și respingătoare. Se înapoiau numindu-se, pe ei înșiși, măcelari. Protecția aeriană japoneză (venită probabil de la un portavion care se ținea deoparte și pe care nu l-am văzut niciodată) putea fi socotită derizorie: 8 avioane Zero fură doborîte, iar celelalte o luară la sănătoasa. La bordul navelor de transport japonezii stăteau înghesuiți precum scrumbiile. Cele două nave scufundate încă de la primul atac lăsară pe mare un kilometru pătrat de soldați kaki; încetul cu încetul se limpezi și pătratul acesta. Bombele ciuruiră punțile, preschimbînd într-un terci cumplit toată suflarea omenească ce tixea interpunțile. Astfel cuprinse de flăcări, navele de transport își continuau nestingherite drumul spre Guadalcanal, potrivit ordinelor primite, în timp ce aviatorii se întorceau să-și realimenteze avioanele cu

combustibil și proiectile, spre a le bombarda și mitralia din nou. Iată bilanțul zilei: 4 transportoare scufundate, 4 incendiate, patru eşuate pe țărmul Guadalcanalului; 2 crucișătoare și 2 distrugătoare japoneze avariate. Douăzeci de mii de soldați japonezi, poate chiar mai mulți, au pierit prin foc și sabie sau înghițiți de ape.

În cursul acestui atac, un bombardier în picaj aparținând *Enterprise*-ului și pilotat de aspirantul de navă Jefferson Caroum, fu doborât de antiaeriana unui crucișător japonez. Cei doi oameni aflați în avion izbutiră să iasă din el și să-și îmbrace vestele de salvare, dar nu să-și umfle și pluta care pieri în valuri odată cu avionul. Și-au spus atunci, ca și naufragiații de pe *Juneau*, că în scurtă vreme vor fi pescuiți. Dar nu s-a întâmplat așa. Vântul, curenții îndepărtau adesea victimele unor asemenea naufragii de locul bătăliei, înainte chiar ca cineva să se gîndească la ele. Și-apoi, ce înseamnă o biată plută pe întinsul unei mări ? Un punct. Doi oameni. Nimic. Caroum și Hynson, mitraliorul său, căzuseră la 60 de mile nord-vest de Guadalcanal. În timp ce cădeau, Caroum zări o insuliță. „Să înotăm în direcția aceea”, a spus el camaradului său. Din fericire, nici un rechin. (Rechinii începuseră să devină, prin locurile acelea, mari amatori de carne de om. Dar pesemne că năboiseră cu toții spre partea în care se aflau transportoarele japoneze). Mitraliorul nu a putut înota decît pînă a doua zi la prînz. Caroum a înotat șaptezeci și trei de ore. Fața i se umflase atît de tare, încît aproape că i se închiseseră ochii. La două zile după naufragiu ajunsese destul de aproape de insulița pe care o zărise, astfel încît să poată vedea fum ieșind din coșurile căsuțelor indigene; dar curenții l-au împins din nou spre larg. A mai înotat o zi, o noapte și încă o zi. Uneori adormea; atunci îl năpădeau visele urîte care din fericire, îl trezeau. Cînd, în sfîrșit, apa nu i-a mai ajuns decît pînă la mijloc, a văzut că nu mai poate umbla. S-a tras pînă pe plajă, cu mare anevoință: aci înotînd, aci mergînd în patru labe. S-a mai tîrît șaisprezece ore pe uscat și a întîlnit în sfîrșit o băltoacă; era cu apă de ploaie. A băut. Băștinașii l-au găsit a doua zi. L-au dus în satul lor, la o depărtare de 13 kilometri, l-au spălat, i-

au oblojit rănile și i-au adus orez și ceai cald. Au dat chiar serbări în cinstea lui, iar fetele au dansat hupa-hupa, ca în filme. Peste zece zile Caroum a fost repatriat de un PBY, care l-a dus în locuri cu adevărat civilizate.

Faimoasele cuirasate japoneze au fost descoperite, în sfârșit, în seara zilei de 14. În jurul orei 23, stația radar a Guadalcanalului semnală apropierea unei nave mari, cuirasat ori crucișător greu, și a doua cuirasate. Grupul amiralului Lee (scos pe data de 13 din gruparea operațională *Enterprise*), alcătuit din cuirasatele *South Dakota* și *Washington* și din patru distrugătoare, ocolea în momentele acelea insula Savo (iarăși insula aceasta !); marea era calmă, o briză ușoară adia dinspre nord. Pe cer, o semilună strălucitoare. La puțină vreme după miezul nopții apărură navele japoneze; cele două cuirasate americane deschiseră focul pe loc. Bătălia care urmă oferi un spectacol îndestul de asemănător cu cel al luptei din 11 noiembrie ce fusese susținută de crucișătoarele lui Callaghan – același loc, aceeași rezistență scurtă, aceeași fulgerătoare canonadă pe timp de noapte – cu deosebirea că, de data aceasta, existau în rîndurile combatanților forțe de temut. Sub salvele de 406 ale navelor *Washington* și *South Dakota*, primele două nave japoneze luate drept țintă începură a se învăpăia precum capetele unor țigări aprinse. Se scufundară în doar cîteva minute. În același interval de timp distrugătoarele americane se găsiră și ele într-o situație proastă: unul scufundat, trei avariate. Cuirasatele americane rămaseră singure. În clipa aceea apărură, la 8 mile, o altă coloană, avînd în frunte cuirasatul *Kirishima*. Întrucît nu văzuse încă nimic, acesta își aprinse proiectoarele; luminoase pensule începură să măture întinsul apelor. *Washington* și *South Dakota* traseră laolaltă. Șase salve, adică 108 proiectile a cîte 1 117 kilograme fiecare, se abătură asupra navei *Kirishima*. Cuirasatul fu scufundat, nu fără a pricinui mai întîi serioase stricăciuni cuirasatului *South Dakota*. Navele japoneze se retraseră toate.

În zorii zilei de 15 noiembrie bătălia se încheie prin distrugerea a patru transportoare japoneze eșuate pe plajele

Guadalcanalului. Avioane de la Henderson Field executară asupra lor un bombardament intens. „Distrugătorul *Meade* desăvârși nimicirea navelor dușmane, pisîndu-le pe îndelete cu proiectile”. În cursul dimineții, Halsey ordonă grupării operative să-și regrupeze bazele. Iată bilanțul oficial al celor cinci zile de bătălie. Nave japoneze scufundate sau complet distruse: 2 cuirasate, 1 distrugător greu 4 distrugătoare, 12 nave de transport; avariate: 2 cuirasate, 2 crucișătoare grele, 2 crucișătoare ușoare, 4 distrugătoare. Nave americane scufundate: 2 crucișătoare ușoare, 7 distrugătoare; avariate: 1 cuirasat, 1 crucișător greu, 1 crucișător ușor, 7 distrugătoare.

„În pofida marilor pierderi pe care le-am suferit, bătălia de la Guadalcanal a însemnat una dintre victoriile noastre hotărîtoare. De atunci pozițiile noastre în insulele meridionale ale arhipelagului Solomon nu au mai fost serios amenințate.” Astfel conchide King. Între victoria aceasta decisivă și totala ocupare a insulei aveau să se mai scurgă trei luni. A mai existat chiar și un reviriment din partea japonezilor, o încercare de a aduce întăriri importante, altfel spus încă o bătălie navală: Tassarafonga, 30 noiembrie. Luptă nocturnă între crucișătoare, luptă învălmășită și pustiitoare. Crucișătorul greu *Northampton* fu scufundat, iar alte trei avariate. Marinarii de pe crucișătorul *Honolulu* nu aveau să uite niciodată noaptea aceea înspăimîntătoare... În timp ce luna se înălța pe cer, ei auzeau urcînd dinspre ape, jur-împrejurul navei lor, ca un fel de „piuit de păsări”. Erau nefericiții naufragiați de pe *Northampton* agățați de plute sau menținîndu-se în picioare, în brasierile lor de salvare și strigînd după crucișător: „*Honolulu, Honolulu*”. O lamentație „asemănătoare vaietului nepămîntean al războinicilor morți, care strecurase spaimă în inima vrednicului Ulysse”.

După bătălia aceasta nu au mai revenit niciodată în forță. Guadalcanalul încetase de a mai fi un teatru de operații. Iar dacă privim operațiile puțin mai de sus, este adevărat că Tassarafonga n-a fost decît o tresărire și că precedentă bătălie s-a dovedit hotărîtoare.

Pe uscat, americanii înaintau încet. Cum să mergi repede

prin junglă ? De altfel, acum nu-i mai zorea nimic. Ostașii de marină au fost înlocuiți cu infanteriști ai armatei de uscat. Au mai trecut ei, firește, prin zile și nopți grele, dar fără asemănare cu coșmarul celor trei luni dinainte. Acum schimburile de trupe și aprovizionarea soseau regulat. Toate avioanele care zburau deasupra luptătorilor erau americane. Mai venea el câteodată și „expresul de Tokio”, dar pe furiș, fără a zăbovi prea mult. În primele zile ale lui februarie păru chiar mai bogat și mai stăruitor ca de obicei. Oare ce se întâmpla ? Oamenii se neliniștiră. Dar nu pentru lungă vreme: „expresul” venea să-i evacueze din Guadalcanal pe ultimii japonezi. Operația a fost condusă magistral de către comandamentul naval nipon. Dar nu câștiga un război efectuând evacuări, fie ele chiar izbutite. În dimineața zilei de 9 februarie, infernala insulă era americană.

La cincisprezece zile după luptele aero-navale istorisite mai sus marinarii și aviatorii de pe *Enterprise* se aflau aliniați în „ținuta nr. 1” pe puntea esplanadă a navei lor. *Enterprise* stătea la ancoră în inima portului Nouméa, golf cu contur larg, tivit de munți. În port domnea o activitate febrilă; multe petroliere, nave de transport încărcate cu trupe, nave de luptă. Soarele ardea în cerul de un albastru intens, albul uniformelor îți lua ochii pe nava foarte lustruită. Cîțiva operatori de cinema se și ocupau de ansamblul acela fotogenic. Înconjurat de alți ofițeri, un bărbat înalt, cu părul alb ieșindu-i de sub caschetă, apăru pe punte și se îndreptă spre un fel de tribună. Era căpitanul de rangul 1 Osborne B. Hardison, abia numit comandant al navei. „Marinari de pe *Enterprise*”, spuse el, „v-am adunat, spre a vă înmîna recompense și medalii. Voi ați făcut din nava aceasta ceea ce este ea astăzi, prima unitate de luptă a marinei, veterană a tuturor bătăliilor purtate de portavioane, în afară de una, începînd cu insulele Marshall pînă la cea de a doua bătălie a Guadalcanalului.” Apoi continuă, evocînd pe scurt rolul aviatorilor și al marinarilor de pe *Enterprise* în timpul tuturor acțiunilor desfășurate; vorbi sobru, într-un stil pe care poate că nici nu l-a recunoscut cînd a citit mai apoi în ziare darea de seamă asupra ceremoniei (unde numele navei nu era

menționat, unde totul era împănăt cu aluzii ingenioase). La puțin timp după aceea, *Enterprise* avea să fie obiectul unei distincții deosebit de rare, o „citare prezidențială”. Textul acesteia amintea că portavionul și gruparea sa „scufundaseră nouăsprezece nave inamice, avariind alte șaisprezece și doborând, în total 185 de avioane japoneze, fără a mai pune la socoteală distrugerea unui mare număr de instalații de coastă”. Citarea se încheia astfel: „Spiritul său combativ și minunatele rezultate obținute fac mare cinste ofițerilor și oamenilor din echipaj, care, la bordul său, au slujit în mod eroic drept zid de neînfrînt poporului american.” Textul fu scris în întregime pe peretele punții hangarelor. Halsey trimise o telegramă de felicitare care se termina cu următoarele cuvinte: „Inima mea rămîne alături de voi”.

În perioada în care a fost astfel onorat, *Enterprise* a rămas singurul portavion american supraviețuitor. Cei doi adversari aveau să aibă nevoie, epuizați fiind de bătălia de la Guadalcanal, de iarna 1942–1943 și de o parte a anului 1943 spre a-și reface forțele aeronavale. O fază diferită a războiului avea să înceapă după aceea, fază în care americanii urmau să aibă numeroase inițiative. *Enterprise* avea să plece la luptă alături de noii săi frați.

V

TARAWA CEA DE GROAZĂ

Navigatorul care se îndreaptă către Hawaii, venind dinspre Australia sau Noua Britanie, descoperă în preajma Ecuatorului imagini aproape ireale, ce parcă plutesc între cer și apa albastră. Sînt atolii arhipelagului Gilbert. Am mai

pomenit despre atoli și alcătuirea lor coraliană. În inima pașnicei nemărginiri, un inel de verdeață tivit de nisipul deschis la culoare se încrustează ca un giuvaer în apa calmă și străvezie a lagunei. Briza unduiește evantaliile cocotierilor înalți. Jur-împrejur resacul ¹ încheie o cingătoare de spumă fermecător de frumoasă. Nestematele acestea exotice au fascinat omul alb, încă de la primele explorări (1788). Robert-Louis Stevenson le-a fost ilustru oaspete. Marinari dezertori, pirați s-au ascuns în insulițele acestea; uneori ei au fost aleși regi ai unor triburi micronesiene, sfîrșindu-și acolo zilele, făcînd dreptate nu mai puțin bine decît judecătorii noștri. Un nimb romantic învăluie istoria arhipelagului Gilbert. Chiar înainte de războiul acesta mai puteau fi întîlnite acolo cele mai pitorești personaje ale Pacificului. Printre ele se numără și un anume Isaac Hendley. Originar din Liverpool, Hendley pornise pe mare la vîrsta de doisprezece ani și se înavuțise neguțînd cu băștinașii de pe tot cuprinsul Pacificului. Pînă în cele din urmă își construise o locuință arătoasă, nu la Liverpool, ci la Sidney. Dar nu-i fusese pe plac: mai mult iubea Tarawa. Cînd în decembrie 1941, japonezii au ocupat atolul (pînă atunci posesiune britanică), el a refuzat să fugă cu albi. „De prea multă vreme sînt aici” a spus. Avea șaptezeci și opt de ani. Fără îndoială că praful s-a ales de el, acolo la Tarawa.

Tarawa, cel mai mare atol din arhipelagul Gilbert, are înfățișarea unui triunghi. Laturile sale măsoară respectiv 32, 25 și 25 kilometri. El formează un recif neîntrerupt decît de o singură deschizătură la vest, un șenal care înlesnește comunicarea lagunei cu Oceanul. Dar pămîntul se înalță doar pe două dintre laturile triunghiului, la est și la sud; atolul este crîmpoțit în numeroase insulițe despărțite de drumuri coraliene ce se pot vedea cînd marea este joasă. Cu ce trăiau oare polinezienii înainte ca navele albilor să le fi adus binefacerea civilizației? Cu pește; iar Stevenson a adus o excelentă precizare: „cu biftec din nuci de cocos – nuci de

¹ Val produs prin întoarcerea violentă a apei care a lovit un obstacol (n.t.)

cocos verzi, nuci de cocos coapte, nuci de cocos ca mîncare, nuci de cocos ca băutură, nuci de cocos germinate, crude și gătitе, reci și calde”. Nu făceau nimic și trăiau fericiți, cel puțin cît timp nu dădea peste ei lepra. Se apucaseră să prelucreze miezul nucilor de cocos, cînd albiі, dîndu-le să guste whisky, i-au lămurit că erau datori să dea ceva în schimbul acelei băuturi divine. Să fim drepți: au existat și albi care nu i-au exploatat niciodată pe băștinașii aceștia, care nu le-au arătat decît bunătate și necurmat devotament; erau misionarii catolici care îi îngrijeau pe leproși.

Pe noi ne interesează o singură insuliță din atolul Tarawa. Este situată în unghiul sud-vestic al triunghiului. Vom avea cît de cît o idee despre pronunțarea microneziană a numelui ei, cînd vom ști că americanii îl scriu cel mai adesea Betio, iar francezii Bititu. Nici 4 kilometri lungime și doar 700 metri lățime. Iată obiectivul pentru cucerirea căruia avea să fie folosită cea mai impresionantă concentrare de nave realizată pînă în clipa aceea de către forțele americane: o sută de nave de război – portavioane, cuirasate, crucișătoare, distrugătoare, zeci de transportoare, fără a mai pune la socoteala navele și toate mașinăriile necesare debarcării. Mărgica aceea din șiragul Tarawa avea să-i coste destul de scump pe americani, astfel că o să-i scriem numele ca ei: Betio.

Am în față o fotografie a insulei luată din avion; chiar cea pe care o contemplase Nimitz în biroul său de la Pearl Harbor, în iulie 1943, în timp ce cugeta la viitorul său plan de operații. Să se deschidă un nou front în Pacific – iată intenția generală. Nimitz hotărîse cucerirea insulelor Gilbert, apoi a celor din arhipelagul Marshall. Primul obiectiv, atolul Tarawa, adică, practic, insulița fortificată Betio. Pe fotografia de care vorbesc, nu se văd decît cocotieri înfoiați, asemănători cu puzderia de umbrele a unei mulțimi, apoi plajele și pista din ciment a aerodromului. Nici 4 kilometri lungime și doar 700 metri lățime. Abia 2 kilometri și jumătate pătrați: iată ce avea Nimitz în fața ochilor săi. În spatele lui, uriașa mașină industrială a Statelor Unite bătea în plin. În timp ce se încheiau reparațiile pe *Enterprise* ieșeau

de pe șantiere noile portavioane: *Essex*, *Yorktown II*, *Wasp II*, *Bunker Hill*, *Intrepid*, *Hancock*, *Bonhomme Richard*... Navele comerciale, transportoarele de trupe erau fabricate în serie, ca și tancurile ori avioanele, ca și tunurile și camioanele. Nici chiar șuvoirea aceasta de nave și arme nu ar putea întregi îndestul ideea privitoare la amploarea efortului făcut de continentul acela. Americanii fabricau nu numai materialul viitoarelor bătălii, dar și o imensă cantitate de obiecte de tot soiul destinate ocupației și amenajării unor teritorii, a căror cucerire nu era încă decît proiectată; făceau arme ce nu aveau să poată fi folosite decît pentru atacarea unor obiective situate, cu mult dincolo de cele ce nici nu se aflau încă în mîinile lor; acționau de parcă ar fi fost siguri că aveau să înainteze neîntrerupt, cu începere de la „momentul T” pe care, cu siguranță, Nimitz urma să-l fixeze. De-acîi înainte doctrina va rămîne neschimbată: să se dovedească oricînd și oriunde strivitor de superiori în privința mijloacelor de luptă. În treizeci de mii de birouri și de laboratoare, specialiștii studiau fiecare amănunt în parte privitor la cele necesare construcției unor baze în teritorii virgine ori devastate, privitor la cele trebuitoare vieții și chiar confortului în cuprinsul acestor creații depărtate, precum și la cele necesare construirii, deplasării și luptei marilor armade amfibii. Nimitz a și ales omul care avea să comande liota de 100 de nave: era vorba de Spruance, „mașina omenească”. La începutul lui august 1943, Spruance s-a dus cu avionul la Wellington (Noua Zeelandă), unde l-a întîlnit pe generalul-maior Julian C. Smith, comandant al Diviziei a 2-a din trupele de marină: „Am venit să discut cu dumneavoastră operația Galvanic.” Se referea la cucerirea Tarawei.

Nu-i ușor să debarci cu forța pe un atol. Oricum ai vrea să ajungi la el, pe mare ori pe lagună, ești nevoit să treci peste reciful de corali care tîvește uscatul, ceea ce nu este cu puțință decît cînd marea este înaltă și numai folosind nave cu pescaj redus. Iată hotărîrile luate în privința debarcării la Betio:

La începutul fluxului, trei valuri de asalt îmbarcate pe „aligatori” sau L.V.T. (vehicule blindate amfibii) aveau să

străbată distanța dintre navele de transport și plaje. Aceste L.V.T. trebuiau să treacă peste recif, oricare ar fi fost nivelul apei. Restul trupelor, muniția, artileria, tancurile, aprovizionarea aveau să sosească după aceea (cînd marea va fi crescut), la bordul unor L.C.M. sau L.C.V.P., șalupe cu motor putînd să transporte fie douăzeci, treizeci de oameni, fie un vehicul (tanc, camion) fie piese de artilerie. Este limpede că trecerea acestor nave de debarcare peste recif (adică înălțimea fluxului de pescaj) trebuia calculată cu precizie. Ori, singurele hărți cu insulele Gilbert pe care le aveau americanii datau de un secol. Poate că și coraliile crescuseră. Serviciul de personal a fost însărcinat cu misiunea de a pune mîna pe orice persoană ar fi fost în stare să furnizeze date recente despre Tarawa. Patru navigatori de prin partea locului au fost reținuți ca navigatori și piloți, printre care și fostul căpitan al navei *Nimanoa*, nava-poștă britanică din insulele Gilbert și un leton, fostul comandant al unei goelete cu trei catarge.

Între timp, în Noua Zeelandă, Divizia a doua din trupele de marină făcea zilnic exerciții de debarcare sub foc și de luptă nocturnă. S-a mai vorbit despre acest corp atașat marinei, ce se bucura însă de o mare autonomie (avea tancuri și avioane proprii); tradiția ei amintește oarecum de vechea Infanterie de marină franceză. Ostașii din trupele de marină au faima de a fi oameni aspri; și țin la faima aceasta. Pînă în 1943 erau cu toții voluntari. Apoi, din oficiu, au fost vărsați recruți în corpul acesta, spre a mai umple golurile. Ostașii de marină primeau o instrucție specială, dar deosebita lor valoare în luptă ținea mai ales de un factor psihologic și anume de menținerea cu grijă, în rîndurile oamenilor, a tradiției corpului, sentiment la care aspiră orice ostaș de cum intră într-o cazarmă. Întreținut cu pricepere, sentimentul acesta sporește curajul și spiritul de sacrificiu. Bărbatul înrolat se simte mîndru că aparține unui corp de luptători deosebiți, că este socotit cusurgiu, fustangiu, neîntrecut băutor. Drept pentru care se duce și la moarte. Cu condiția, totuși (restricția este importantă), să fie condus în luptă de către comandanți a căror vitejie a fost dovedită și

care știu să-și dea viața. Tipul superior al ofițerului din trupele de marină a fost strălucit reprezentat în persoana colonelului David M. Shoup, îndesat, roșcovan, cu gît de taur, curajos și măiestru în ale înjurăturilor; el este cel ce avea să debarce la Tarawa cu batalioanele de asalt. În vîrstă de treizeci și nouă de ani, își făcuse ucenicia de războinic în China ca și mulți alți camarazi de ai săi. Un alt colonel din trupele de marină, Evans F. Carlson, care avea să facă parte din expediția Tarawa ca ofițer de stat major, fusese „observator” în armata comunistă chineză din Districtul 8. Numit în 1941 comandant al unui batalion de Raiders (cu misiuni speciale), el și-a organizat unitatea pe baza unor metode a căror superioritate fusese dovedită, spunea el, de către comuniștii chinezi. În 1942 și-a luat cu sine unitatea în submarin la Makin, unde a aruncat în aer toate instalațiile japoneze. Deviza batalionului său, *Gung Ho* !, care s-ar putea tălmăci prin: „Cu toții la grămadă”, a devenit celebră și a slujit drept titlu unui film.

Fotografia aeriană de care s-a vorbit mai sus dezvăluie prea puține lucruri în legătură cu fortificațiile din Betio, despre care se știa că este apărată de un efectiv de „infanteriști de marină imperiali” evaluat la 2 700 oameni (în realitate s-au dovedit a fi mai numeroși). Oricare ar fi fost creditul acordat științei militare și spiritului combativ ale ostașilor de marină americani, nu putea fi vorba să fie aruncați pe plajele atolului fără a se ataca mai întîi obiectivul. În lunile august și septembrie, avioane pornite de pe portavioane au început a bombarda răzlețit insulele Marcus, Tarawa, Apamama și Wake. Începînd din octombrie, bombardiere grele venite din baze terestre s-au alăturat atacurilor acestora, apoi au luat totul asupra lor, atacînd tot mai des insulele Gilbert și Marshall, în timp ce portavioanele, reîntoarse la bazele lor, se pregăteau pentru expediția hotărîtoare. Ziua Z a debarcării în Tarawa a fost fixată pentru 20 noiembrie. Din ziua de 13, însă, „pisarea” aeriană se cerea intensificată, partea atribuită insulei Betio atîngînd în medie o sută tone de bombe pe zi. În ziua Z, înainte de orice debarcare, navele de război trebuiau să trimită asupra celor

doi kilometri și jumătate de insulă două mii tone de proiectile, iar avioanele o mie tone de bombe. Programul acestui bombardament era prevăzut după cum urmează. Prima fază, de la ora W (înainte de ivirea zorilor) la ora H-60: foc de pe nave asupra obiectivelor desemnate, astfel încît toată suprafața insuliței să fie bine presărată. Faza a doua, de la ora H-60 la ora H: foc de lîngă țărm și de pe plajele de debarcare, pînă la o distanță scurtă din interior. Faza a treia: foc de neutralizare și de ajutor, la cerere. Bombardament aerian de la 5,45 la 6,15. Cu cinci minute înainte de ora H, avioanele de vînătoare aveau să mitralieze țărmul pînă la o sută iarzi în interior. În același timp, bombardierele bimotoare aveau să zdrobească pozițiile de apărare japoneze (ce mai rămînea din ele) din spatele plajelor. La ora H, încetarea oricărui bombardament: Betio constituia o țintă prea mică (lățimea medie: 500 metri), pentru a se socoti posibilă bombardarea după debarcarea trupelor; s-ar fi riscat lovirea acestora de către bombe și proiectilele americane. Programul a fost comunicat ostașilor din trupele de marină în timpul marșului de apropiere spre Tarawa; se pare că l-au apreciat bine. „Greu îți poți imagina trei mii tone de proiectile căzînd pe o insulă atît de mică, fără să ucidă tot ce exista pe suprafața ei”, spunea un sergent. „Nădăjduiesc că japonezii i-au evacuat pe băștinași” presupunea fostul căpitan al lui *Nimanoa*.

Repetiția generală a operației Galvanic a avut loc în ziua de 7 noiembrie la Efate (în Noile Hebride), iar adunarea „armadei” lui Spruance a început imediat după aceea. Documentul care reproduce integral compoziția acestei flote, cu respectivele articulații de *task-forces* (grupări operaționale) și *task-groups* (grupuri tactice) cuprinde mai mult de o sută de pagini. Oricum, se poate desprinde ușor din ele ceea ce urmează. În realitate, Spruance dispunea de trei elemente mari: 1. o forță de portavioane (gruparea operațională 50, 800 avioane); 2. o forță de asalt (gruparea operațională 54); 3. o forță de aviație terestră (avioane cu baza în insulele Ellis, Phoenix, Samoa, Baker). Forța de asalt era împărțită în două: gruparea operațională 52, destinată cuceririi insuliței Makin,

situată la nordul arhipelagului Gilbert, și gruparea operațională 53, destinată atolilor Tarawa și Apamama, la sud. (Debarcările la Makin și Apamama s-au desfășurat fără greutate și neprevăzături.) Un „grup de interceptare” (grupul tactic 50,1: 3 portavioane) patrula între Gilbert și Marshall, pentru a acoperi operația. Să adăugăm că formația desemnată ca „forță de portavioane” cuprindea și cuirasate și crucișătoare, de asemenea, că „forța de asalt” cuprindea portavioane de escortă. Pe scurt, flota destinată special cuceririi insulei Betio, bombardată de trei luni și jumătate de aviațiile maritimă și terestră, cuprindea 9 cuirasate, 6 portavioane, 5 portavioane ușoare, o duzină de crucișătoare grele și ușoare, trei sau patru duzini de distrugătoare, plus dragoarele de mine, transportoarele și L.S.T.-urile (*landing ship tanks*, transportoare de tancuri și alte mașini de debarcare).

La bordul portavioanelor, oamenii încercau sentimentul că se îndreaptă spre o sarcină ușoară și, în afară de elementul neprevăzut, fără prea mare primejdie. La bordul cuirasatelor impresia era aceeași. Cuirasatele nu se pregăteau să-și îndeplinească rolul tradițional: să angajeze cu tunul flota inamică. De astă dată aveau să slujească drept ciocan. Singurii combatanți pentru care operația „Galvanic” rămânea un neștiut viitor erau pasagerii transportoarelor: ostașii de marină. În prima zi și-au ignorat destinația. În cea de a doua o proclamație a amiralului Harry L. Hill, care comanda gruparea operațională 53, le spuse numele obiectivului, astfel că le-a fost comunicat apoi și programul bombardamentelor prealabile. O nemărginită încredere puse stăpânire pe ei. Aproape toți gîndeau că nici un japonez viu nu va mai rămîne în Betio de îndată ce primele valuri atacatoare vor fi atins plajele. Părerea acestora a dăinuit douăzeci și patru de ore, după care încolți îndoiala. Cu japonezii nu puteai ști niciodată; cit timp insula nu avea să fie cucerită în întregime, moartea îl pîndea pe fiecare; pildă, Guadalcanalul. Aproape toată durata traversării s-a scurs în calcule, pînă în ajunul zilei Z. Atunci a reapărut optimismul, toți erau încredințați că lucrurile se vor petrece bine.

La bordul transportoarelor, ostașii de marină consacrau o oră din zi la întreținerea puștilor (le ungeau cu ajutorul unor mici pensule) și cu ascuțirea cuțitelor și a baionetelor. Apoi, împărțiți pe grupe, studiau fotografiile de-ale insulei Betio și machete în relief, colorate, executate după aceste fotografii. Machetele acestea aveau aproximativ patru metri lungime; toate asperitățile țărmlui apăreau reproduse cu limezime; puteai vedea chiar cocotieri în miniatură. Fiecare om știa cu precizie unde avea să debarce și ce avea să facă imediat după aceea. În afară de treaba aceasta, oamenii mîncau, dormeau, jucau cărți, asistau la proiecții de filme. Pe măsură ce „armada” înainta spre ecuator, căldura devenea tot mai de nesuportat la bordul transportoarelor, iar filmele erau aproape întotdeauna foarte proaste. Ostașii de marină asudau, rînjeau, mîrîiau, dar vedeau fiecare film pînă la capăt. Scriau și scrisori, atît de numeroase și lungi, încît mai mulți ofițeri au trebuit să se ocupe, la bordul fiecărei nave, de cenzura obișnuită. În scrisorile acestea oamenii nu trebuiau să facă nici o aluzie la faptul că probabil mergeau să se bată (ele nu au sosit la destinatari decît după multă vreme de la descrierea în ziare a bătăliei de la Tarawa).

Deși țineau la reputația lor de „oameni aspri”, deși mulți dintre ei o și vădiseră onorabil în focul bătăliilor sau aiurea, ostașii de marină nu disprețuiau ajutorul religiei. Prin aceasta ei se deosebesc de vechii luptători francezi sau germani. Cîte un capelan protestant și un preot catolic își exercitau funcția la bordul fiecărei nave. Slujbele aveau loc pe punte sau în careu. Nu numai în fiecare zi, ci chiar de mai multe ori pe zi difuzoarele anunțau: „O slujbă protestantă va avea loc la cutare oră, în careul patru” sau „o slujbă catolică se oficiază chiar în clipa aceasta la careul șase.” Catolicii se spovedeau și se împărtășeau în mare număr.

Ofițerii asistau la conferințe speciale, în cursul cărora li se aduceau la cunoștință orarul exact al bombardamentelor și fazele debarcării. Le-au fost comunicate toate informațiile culese privind mijloacele de apărare și particularitățile Tarawei, precum și unele informații de ordin etnografic asupra băștinașilor din insulele Gilbert („firi blînde și

pașnice... Cîțiva știu engleza... Să nu-i atingi niciodată la cap, este o treabă legată de religie... Foarte geloși, susceptibili în privința virtuții nevestelor” etc.), de parcă bombardamentul menit a-i extermina pe japonezi ar fi trebuit să-i cruțe pe acești nefericiți, de-ar mai fi rămas vreunul în Betio. Ultimele instrucțiuni se dovediră mai practice: „Recomandați neapărat ostașilor să nu bea pe uscat nici o picătură de apă care să nu fi fost mai întii analizată. La început să bea foarte puțin. Fiecare va lua cu sine două bidoane, dar nu știm peste cît timp vom putea debarca apă și alimente. Nimeni să nu se atingă fără ordin prealabil de prima hrană debarcată pe plaje. Dacă vor apărea cumva soldați puși pe furtișaguri, cei din poliția militară îi vor avertiza întii, apoi vor trage.”

În ajunul zilei Z, ostașii de marină și-au mai verificat o dată puștile și și-au pregătit echipamentul. În afară de arme, nu trebuiau să mai ia cu ei decît muniții, două bidoane cu apă, hrana pe o zi (rațiile C și K) și o pelerină bălțată. Căldura se făcea tot mai de nesuferit. Apus de soare tipic micronezian, sur și roșu între benzi de albastru și verde. La bordul tuturor transportoarelor, s-a ținut o ultimă slujbă (catolică), aproape de ora 19. Umiditatea se făcuse atotstăpîitoare pe pereții careurilor unde îngenuncheară oamenii, claie peste grămadă și asudați. Îmbarcarea oamenilor ce făceau parte din primele valuri trebuia să înceapă la ora trei dimineța, în ziua de 20 noiembrie; gustarea fusese fixată pentru ora unu, iar parte dintre ei chiar la douăsprezece din noapte. Bucătarii trebuiau să se scoale la 10 seara. La opt și jumătate toți cei ce nu erau de cart s-au dus să se întindă. Puțini au putut dormi. Ultimele știri primite de la avioanele care, de zile în șir bombardau Betio, erau excelente: „Nici un semn de viață pe insulă. Antiaeriană foarte slabă”.

Cred că acum este absolut necesar să ne aruncăm privirile pe o hartă ¹ spre a vedea o clipă Tarawa, așa cum au

¹ Vezi schemele 4 și 5 de la sfîrșitul cărții (n.a.)

văzut-o aviatorii care au survolat atolul, cum l-au văzut toți cei ce au studiat fotografiile luate din avion și machetele. Vedeți triunghiul acela. Partea de est și cea de sud sînt alcătuite din insulițe reliefate deasupra apei și încununate de vegetație; partea de vest (însemnată cu o linie punctată) este un recif descoperit. Linia punctată ce ținește cele două laturi ale șirurilor de insulițe reprezintă un alt recif coralian, cel ce trebuie trecut spre a se ajunge pe plajele ținutului. În partea vestică se deschide șenalul care stabilește comunicarea dintre lagună și ocean. Grupul de transportoare se va posta la intrarea șenalului, la aproximativ 4 mile. Trupele vor fi debarcate în „aligatorii”, L.C.M. și L.C.V.P. (descrise mai înainte); toate mașinăriile acestea, precedate de un dragor, vor traversa șenalul și se vor rîndui în interiorul lagunei pe o linie de plecare imaginară, în fața insulei Betio, pe care o vedem la sud-vest. La semnalul convenit, „aligatorii”, apoi L.C.M. și L.C.V.P. se vor năpusti pe plaje. Totul părea simplu ca bună-ziua. La sud, la sud-vest și la nord-vest de Betio așteptau „grupele navale de bombardament” (cuiasate, crucișătoare, distrugătoare); portavioanele aveau să patruleze mai în larg. Să privim acum, cîteva secunde, harta ce reprezintă insulița Betio. Are întrucîtva forma unei păsări culcate pe spate, cu coada subțindu-se spre răsărit. Un chei ce înaintează spre nord (sub pîntece) închipuie o labă. Să reținem doar atît că insulița se întinde de la vest spre est. După cum putem vedea pe hartă, litoralul ce urma să fie atacat a fost împărțit (spre a ușura operația) în sectoare: plaje „roșii” numerele 1, 2 și 3 la nord; plaja „verde” la vest; plajele „negre” numerele 1 și 2 la sud. Primele valuri atacatoare trebuiau – plecînd, cum s-a spus din interiorul lagunei – să atace plajele „roșii” 1, 2 și 3. Iată-ne suficient de edificați, spre a înțelege operația „Galvanic”, care s-a desfășurat după cum urmează:

20 noiembrie

Ora 0,30. – Transportoarele și grupele navale de bombardament încep să-și ocupe pozițiile. Luna a urcat pe

cer. Senin, patru zecimi cumulus. Se pot desluși siluetele numeroaselor nave care lunecă încet.

2.15. – La bordul tuturor navelor, alarma de pregătire de luptă.

3.15. – Ostașii de marină ai primelor valuri încep să se imbarce în „aligatori”. Pe cap poartă căști și sînt îmbrăcați cu un combinezon de pînză tărcat, galben și verde; țin pușca în mîină sau la umăr. Bidoane cu apă și muniții la centură, echipament (ușor) pe spate. Sergenții fac apelul. Oamenii din primele grupe stau pe punțile aflate în bătaia lunii, ceilalți așteaptă înăuntru, gata echipați. Transpirația curge pe ei șiroaie. Cu toții au primit ordin să-și schimbe rufăria, lucru pe care l-au și făcut; cu toate acestea par să se fi și murdărit. Nici unul nu este bărbierit; au bărbi de trei zile și mai bine. Vorbesc puțin. Atitudinea lor exprimă, în general, pasivitatea resemnată a soldațimii în așteptare.

3,20. – Transportoarele își schimbă locul. Se aliniaseră prea la sud, riscînd să mascheze tirul cuirasatelor; un ordin le mută din loc. Execută o mișcare grandioasă și lentă, tîrînd după ele, cu chiu cu vai, toată mașinăria necesară debarcării. Ușoară neregulă, cîteva L.V.T. își pierd nava-mamă. Strigăte în noapte, chemări, înjurături, țignale. Pînă la urmă totul se rînduiește. Ai sentimentul că asisti la o operație uriașă și complicată. Dar pe măsură ce timpul se scurge, fiecare se simte din ce în ce mai stăpîn pe sine. „Oare peste cîți japonezi o să dăm la Betio ?” îl întreabă pe un ofițer un corespondent de război. Răspunsul: „Fără îndoială că nu peste prea mulți. Au tunuri de 125. Ar fi trebuit să și tragă în noi.”

5,07. – O baterie din Betio deschide focul asupra navelor celor mai apropiate. Cîțiva snopi de proiectile, nici o lovitură la țintă. Pe loc ripostează, cu artileria lor principală, cuirasatele *Colorado* și *Maryland*. Tunetul acesta cutremură noaptea, astfel că la bordul navelor fiecare se năpustește pe punte pentru a asista la bombardamentul așteptat. Riposta cuirasatelor a fost atît de promptă, încît în toată „armada” aproape nimeni nu va ști că japonezii au tras, cu atît mai mult cu cît au încetat focul imediat. Spectacolul a început.

Cea de a doua salvă țîșnește din gura tunurilor celor mari, născînd în noaptea stăpînită de lună o străluminare portocalie, foarte vie și rapidă. Apoi se văd prin văzduh proiectilele: torțe incandescente, ele descriu un arc larg, cu o încetineală uimitoare; oamenii le urmăresc calea ca pe cea a unui vehicul. Cînd ajung cam pe la jumătatea drumului lor, cei de pe transportoare aud tunetul vuind. Proiectilele cad iarăși. Nimic. Salva s-a mistuit, pesemne, în mare. O a treia salvă. Același spectacol dar, de data aceasta, abia au căzut meteorii, că un perete de flăcări țîșnește și se înalță în noapte cu mai mult de o sută de metri; apoi bubuitul exploziei imprimă vibrație mării și navelor. Se pare că a fost lovit un depozit de muniții. Pe toate navele oamenii scot urlate de bucurie. Apoi, ca și cum atingerea aceasta a țintei ar fi întăritat tunurile înseși, acestea încep să tragă mai repede, în număr tot mai mare; alte cuirasate se alătură primelor, apoi și crucișătoare, ale căror salve mai ușoare și mai repezi pot fi clar deslușite; urmează distrugătoarele, ale căror tunuri de 125 trag în traiectorii neîntrerupte și aproape la fel de repede ca mitralierele. Cerul Tarawei este o imensă cupolă iluminată, sub care se văd toate navele întunecate și în neclintire. Betio apare acum ca o vatră mare de jăratec răsărită pe mare, vatră înăuntrul căreia răsar puncte mai vii, înverșunări mai mult sau mai puțin aprige; cu binoclul se pot vedea cocotieri ale căror creștete s-au preschimbat în torțe; de pe toată suprafața insulei se ridică neîncetat un fum luminos asemănător cu apa unui izvor clocotitor.

Bombardamentul este atît de vîforos, și atît de neîntrerupt, încît se creează impresia că paroxismul acesta prelungit nu poate rămîne fără rezultat definitiv, că însăși materia insulei Betio se va pulveriza și va începe să se răzlețească prin văzduh sau că se va desghioca, și insula va dispărea, fumegîndă, în mare. Fără a-și înceta o clipă tirul, navele de război s-au apropiat de Betio; revarsă peste ea o cascadă continuă de fier și foc. Fumul învălătucit al incendiilor din Betio pare strivit, chircit în sine însuși, asemenea unui animal supus torturii. Primul licăr al zilei lunecă pe boltă.

5,52. – Liniște. Nemaipomenită liniște. Navele de luptă

sînt ciudat de neclintite, fumul ultimelor lor salve li se desprinde ușor din trup. Cerul este opalin, acoperit pe sfert; este răcoare. Briză bună (8–10 metri pe secundă). Mare agitată. Betio este înecat în flăcări și fum.

5,54. – Uruit de avioane. Zgomotul crește repede, se și zăresc cele ce s-au înălțat de pe portavioane. Primele sînt avioane torpiloare încărcate cu bombe grele. Sosesc deasupra insulei Betio în zbor orizontal, destul de jos, slobozindu-și uriașele ouă. În vârtejul de flăcări și fum se văd țîșnind alte iluminări, precum și gheizere de pămînt amestecat cu sfărîmături. Apoi, bombardierele în picaj. Acestea par că s-ar deda într-adevăr unui sport. Se înalță la mai mult de o mie de metri deasupra insulei Betio, se aliniază și, pe neașteptate, coboară, unele după altele – perechi-perechi ori cîte trei. În urma plonjărilor pe care le fac, pămîntul e numai împrăscături. (Între timp, ostașii de marină continuă să-și ocupe locurile în mașinile destinate debarcării. L.V.T.-urile primelor valuri atacatoare încep să se îndrepte către șenal, zdravăn zguduite. Oamenii sînt uzi leoarcă, din pricina stropilor spulberați de vînt, iar pe unii îi chinuie răul de mare. Cei mai mulți nu-și dezlipesc privirile de la vatra de jăratec a insulei Betio strivită de bombe. Greu ți-ar veni să crezi că ar mai putea exista acolo ființă omenească vie).

6,05. – Cerul este golit de avioane. Cuirasatele, crucișătoarele și distrugătoarele deschid pe dată focul. Vuietul bombardamentului nu-i altceva decît un duruit continuu. Betio se mistuie în fum.

6,12. – Răsare soarele. Bombardamentul naval s-a sfîrșit. Dragorul *Pursuit* trece șenalul și pătrunde în lagună, urmat de un alt dragor, apoi de două distrugătoare. În clipa aceea, o baterie japoneză, situată cam la 200 metri est de chei, deschide focul asupra dragoarelor. Nici o lovitură la țintă. Distrugătoarele răspund pe loc, bateria japoneză amuțește.

6,15. – Avioanele americane sosesc deasupra insulei Betio. Bombardierele în picaj terciuiesc sub bombele lor amplasamentul bateriei care tocmai trăsese. Întreaga suprafață a insulei este din nou bombardată masiv. Aviația de vînătoare mitraliază țărmurile.

6,25. – Bombardamentul aerian ia sfârșit. În bărcile cu motor, care slujesc la debarcare, și care dănțuie pe lângă transportoare, oamenii sînt încremeniți de frig. Pentru ei operația „Galvanic” se desfășoară mult prea încet.

6,32. – Cîteva jerbe, la nici cincizeci de metri de un transportor. Cei mai mulți (care nu știu că japonezii au și tras) cred că este vorba de greșeala vreunui tunar american, astfel că tună și fulgeră împotriva celui nepriceput. Vestea că este cu adevărat vorba de un proiectil japonez produce adîncă impresie.

6,34. – Bombardamentul naval este reluat, concentrîndu-se cu deosebire asupra bateriei care a tras cu cîteva clipe mai înainte. Se dă ordin tuturor transportoarelor să se îndepărteze cu două mile spre larg. Nouă manevră cu L.C.M. și L.V.C.P. care o execută anevoie. Acum L.V.T. („aligatorii”) se află cu toții în drum spre linia de plecare. Pot fi zăriți asemenea unor insecte mici, negre, tîrînd pe mare o diră largă și scurtă, de un fel rar întîlnit.

7,15. – Dragorul *Pursuit* trece pe linia de plecare și își îndreaptă proiectoarele spre „aligatori”, pentru a-i ghida către sine. Micuții crocodili înaintează greu sărmanii, înfruntînd vîntul și marea agitată. Un hidroavion catapultat de pe cuirasatul-amiral *Maryland* raportează amiralului Hill, comandantul grupării operaționale 53, că primul val atacator este întîrziat față de orarul stabilit și că, neîndoios, nu va putea ajunge pe plajele „roșii” la ora 8,30, ora H prevăzută. După ce s-a consultat cu generalul Smith, amiralul Hill hotărăște drept oră H: 8,45 (Hill nu cedează unei îngrijorări de ordin istoric. Fiecare mișcare din planul „Galvanic” – pornirea succesivă a valurilor asaltatoare, debarcarea aprovizionării – este situată în timp față de această oră-origină H, care este clipa în care primul val al trupelor de marină va ajunge pe plajă. Anumite mișcări sînt fixate, de exemplu, pentru H-30, H-15. Spre a evita debandada, este absolut necesar ca ora H din plan să corespundă cu realitatea evenimentului respectiv; așadar flota trebuie ținută la curent cu asemenea schimbări previzibile. La o jumătate de oră după ce a ales ora 8,45, Hill își va da seama că era

încă prea devreme. Ora H urma să fie fixată pentru 9).

Planul prevedea ca la ora H-15 un comando de specialiști înarmați cu puști, explozivi și aruncătoare de flăcări să debarce pe Betio, spre a „curăța cheiul și a deschide o breșă în baricada fortificată care se ridica îndărătul ei”. Oamenii din primul val, care așteptau la linia de plecare, i-au văzut pe „aligatorii” ce urmau ordinul acesta punându-se în mișcare la ora opt și nouă minute. În orice debarcare este nevoie ca cineva să fie primul. Ostașii de marină își ațintiseră privirile asupra „aligatorului” de avangardă; înainta singur spre Betio, în timp ce canonada continua. Doi sau trei oameni din comando s-au întors către prietenii rămași în urmă, și-au fluturat brațele, apoi au privit din nou, ca și ceilalți, înainte, spre insula mută și răvășită, încă învăluită de taine, pitulată parcă sub neagra pătură de fum.

„Aligatorii” ce transportau primul val al ostașilor de marină au părăsit linia de plecare la 8,24. Distanța ce urma să fie parcursă pînă la „plajele roșii” era de aproximativ șase mii de metri. Bubuitul aproape continuu al tunurilor și văsurile de fum ce acopereau cerul imprimau acestei înaintări pe apa calmă a lagunei un caracter dramatic, solemn, funebru. În rîndurile „aligatorilor” domnea tăcerea. La cîteva clipe după pornire, bombardamentul a încetat; avioane au început a zbura pe deasupra insulei, mitraliind plajele. Apoi s-au îndepărtat și iarăși a început bombardamentul. Se puteau vedea limpede fel și fel de incendii izbucnite pe toată lățimea insulei, cu ici-colo cîte o coloană de flăcări spintecînd fumul. Din coama-i deasă de cocotieri, Betio nu mai rămăsese decît cu cîteva copaci stingheri, unii în picioare dar sfîrtecați, alții – ca prin minune – încă nevătămați. Cînd tunurile tăceau pentru cîteva clipe, se înălța fumul, iar cocotierii aceștia supraviețuitori se conturau limpede pe boltă, pînă la coasta sudică a insulei. Ostașii de marină începeau să identifice clar detaliile „plajelor roșii”, cînd primele proiectile japoneze se sparseră pe deasupra „aligatorilor”.

Ora 8,47; trei mii de metri mai rămăsese de străbătut. Prima impresie încercată de ostașii de marină a fost uimirea

foarte vie stîrnită de ciudăţenia evenimentului. De o oră şi mai bine, fiecare îşi spunea: „Au tras. Nu au murit cu toţii. Vor trage asupra noastră”. Straniu spectacol să vezi venind asupra ta proiectilele ţişnite dintr-un loc într-atît de incendiat şi de devastat ca Betio. Iar faptul că era vorba de proiectile lipsite de eficacitate sporea şi mai mult aspectul bizar al situaţiei. Prost reglate, încărcate cu un exploziv mult prea puternic, ele se spărgeau, toate, pe deasupra tractoarelor, pulverizîndu-se în sfărîmături fine ca nisipul. Oamenii priveau cu neîncredere la fulgii aceia, întrebîndu-se ce avea să mai urmeze.

La 8,54, tunurile americane au tăcut. Era ora la care comandoul de specialişti ajungea la chei; nu se putea trage mai departe, fără a-l primejdui. (Oamenii ce formau acel comando şi-au executat distrugătoarea treabă sub focul japonezilor, în timp ce vînătoarea americană mitralia plajele ce se aflau de o parte şi de alta a cheiului, anume spre a-i ocroti. Oamenii nu se auzeau între ei şi nu-şi puteau vorbi. Deasupra şi jur împrejurul lor, cerul şi pămîntul produceau zgomotul unei uriaşe fripturi sfîrîitoare pe care s-ar fi bătut mii de lei furioşi. De ambele părţi ale cheiului, faţa apei era ciuruită de împrôscături asemănătoare cu efectul stîrnit de căderea unor stropi mari de ploaie într-un butoi plin cu apă. În zidul din spatele cheiului a putut fi deschisă o breşă de cincisprezece metri. Procentul exact al pierderilor suferit de comando în timpul misiunii nu este cunoscut, căci destui au fost ucişi pe insulă în zilele următoare; printre ei şi şeful lor, locotenentul William D. Hawkins).

Cu cîteva minute înainte de ora nouă, „aligatorii” ce transportau primul val al trupelor de marină au ajuns la recif. Pînă atunci nici unul nu fusese avariat. Plaja se mai afla la aproape o mie de metri. (Între 700 şi 1 000 metri reciful era pieziş faţă de ţarm.) Proiectilele antitanc începură să-i împresoare pe „aligatorii”. Peste o jumătate de minut, mai mulţi fuseseră loviţi în plin. Oamenii săriră peste bordajul „aligatorilor” oprite locului şi lunecară în apă; apoi începură să păşească. Mitralierele japoneze deschiseră focul asupra lor. Unora apa le ajungea pînă la piept sau chiar pînă la gît;

își țineau armele deasupra capului. În jurul fiecărui grupuleț care înainta astfel spre plajă, toată oglinda apei era ciuruită de improșcături. Grupul se rărea din ce în ce. Oamenii dispăreau pur și simplu pe sub apă sau își schimbau brusc mersul parcurgînd cîteva metri mult aplecați înainte, apoi se prăbușeau. Parte dintre ei cădeau în cîte un loc cu apă mai puțin adîncă, lăsînd să se vadă fie numai o parte a trupului lor, fie numai echipamentul sau pușca. Mitralierele continuau să tragă în ei. Țărmul era acum foarte aproape. Nici urmă de japonez. Iată cam ce vedeau ostașii de marină ai primului val care înaintau spre „plaja roșie I”. Mai întii pătrunzînd în mare, cu aproximativ 700 de metri spre stînga, cheiul destul de grosolan întocmit, din scînduri, pe piloți din cocotieri și avariat; apoi a eșuat în chiar coasta lui, un „aligator”, probabil cel al comandoului Hawkins. Drept înainte, țărmul, adică: mai întii o fișie de nisip gălbui, însoțit de corali maronii și verzi de șase, șapte metri adîncime; la distanța aceea, înălțînd brusc nivelul plajei, un fel de spargeval, puțin mai înalt de un metru (un metru și douăzeci; solid clădit din trunchiuri de cocotieri, rambleul acesta tinea plajele pe toată lungimea lor); dincolo de el, solul nisipos al insulei, cu cocotieri hărtăniți, apărînd și dispărînd prin fum. Țărmul acesta era un deșert. Moartea-gazdă nu avea chip. La răsărit, deasupra mării sinilii, pe bolta de un albastru aprins, strălucea soarele. Iar înaintarea spre infernul acela, atît de bine organizat de oameni, trebuia continuată, în plinul unor improșcături ucigătoare, spre un țărm al neantului încununat de nori groși, îndoliați. Dacă printr-un nesperat noroc ajungeai la țărm, fără să fii rănit și puteai traversa în goană cei șapte metri de nisip și de corali pînă la spargeval, găseai acolo un unghi mort, un adăpost, o negîndită ocrotire. Dar datoria era, vai, tocmai dincolo de oaza aceasta. Mitralierele și tunurile japoneze se găseau peste rambleu, cazematele în care se aflau ele trebuiau atacate și distruse vizuinele lor, căroră trei mii tone de proiectile nu le putuseră veni de hac. Primii ostași de marină se năpustiră. Cu puști și grenade...

„Aligatorii” ce transportau primele trei valuri de asalt

depășiseră linia de pornire la 8,24, 8,27 și 8,30. Următoarele valuri se deplasau cu L.C.V.P.-uri (șalupe mari de debarcare neamfibii, numite și „vapurașe Higgins”). Corespondenții de război, atașați celui de al cincilea val, care urmăreau prin binoclu țărmul insulei Betio, spre care se îndrepta șalupa lor, încercară simțământul că se petrecea un lucru neobișnuit, prin aceea că între recif și plajă nu se afla nici o șalupă. L.C.V.P.-urile celui de al patrulea val descriau cercuri dincoace de recif. Foarte curînd o ambarcație a comandamentului veni să-i avertizeze pe oamenii valului al cincilea să se pregătească pentru o transbordare de îndată ce vor fi ajuns la recif. Apa nu era îndeajuns de mare; doar „aligatorii” puteau trece. Între recif și plajă fusese organizată o navetă; dar numărul „aligatorilor” era foarte mic, astfel că L.C.V.P.-urile trebuiau să aștepte. La auzul unei vești atît de catastrofale, fiecare simți cum îi îngheață sîngele în vine. Însemna că orarul operației „Galvanic”, stabilit cu atîta migală, nu mai avea nici un preț; că debarcarea avea să fie nespus de înceată și de ucigătoare (am și văzut, de altfel, cum fuseseră întîmpinate primele valuri). Nimic nu te împiedica să crezi că „aligatorii” aveau să fie nimiciți pînă la unul, înainte de a fi adus la țărm destui oameni în stare să păstreze terenul cucerit de primul val; de asemenea, se prea putea ca ostașii de marină să și fie omoriți, fără a putea fi înlocuiți destul de repede, din cauza sistemului aceluia încet de navetă.

Realitatea nu avea să se dovedească, poate, chiar atît de neagră precum conjuncturile, dar aproape.

Se apropia ora 9,30. – Numeroase L.C.V.P.-uri descriau cercuri la una sau două mile de țărmul insulei Betio, între linia de pornire și recif. Tunurile japoneze trăgeau asupra lor, rănind cîțiva oameni. „Aligatorii” care făceau naveta între recif și plaje erau cu adevărat mult prea puțini. Fiecare „aligator” îmbarca jumătate din conținutul unui L.C.V.P. „Nu am timp să vă transport pînă la țărm, sîntem prea puțini, spunea aproape mereu pilotul „aligatorului”. O să vă duc pînă la un loc unde veți putea păși. Vedeți carcasa aceea

veche a unui cargou japonez în depărtare ? O să vă las acolo, apoi voi face cale întoarsă, spre a mai aduce pe alții. Veți putea trece.” Fiecare „aligator” care se apropia de țărm era strașnic bombardat cu tunul și mitraliat. De cum se aflau în apă, oamenii erau împrăștiați într-una de gloanțe ucigătoare. Mulți cădeau în apă. Nu mai exista val organizat, ci doar, cînd și cînd, cîte un „aligator” care ajungea cît mai aproape de țărm și care făcea stînga-mprejur, lăsînd în apă cîțiva oameni fără nici o protecție. În afară de cei uciși prin schije de proiectil, ori gloanțe de mitralieră, creștea și numărul înecaților, căci plaja era plină de gropi adînci și, bineînțeles, invizibile. Unitățile erau dispersate, amestecate. Un grup înotă și merse prin apă pînă la adăpostul oferit de un „aligator” distrus. Pînă în cele din urmă s-au adunat acolo vreo doisprezece oameni care-și pierduseră ofițerul. Un alt ofițer, care își pierduse oamenii, sosi și spuse celor dintii: „Urmați-mă”. Toți s-au îndreptat spre plajă, unde se afla instalat în pîlnia unui obuz, un punct de comandă. Nici un mijloc de comunicare. Radiourile erau deteriorate de apa mării și de gloanțe. Ofițerul a trimis ștafete în dreapta și în stînga, pentru a stabili o legătură cu alte grupe. La șase sute de metri, aproape de extremitatea cheiului, un „aligator” plin de ostași de marină a fost lovit de un obuz și a explodat. Sfărîmăturile zburau prin văzduh, apoi cădeau. Cîțiva inși înotau. La țărm, mai mulți „aligator” distruși și mii de pești morți – pești mari, lungi de la cincisprezece centimetri pînă la un metru.

Ora 9,40. – Colonelul David M. Shoup, comandantul unităților din trupele de marină, care pînă atunci păstrase, de bine de rău, legătura cu comandanții săi de batalioane, debarcă (nu fără greutate: 500 de metri pe jos, prin apă, sub tirul mitralierelor) la Betio și își instalează vremelnicele puncte de comandă la extremitatea sudică (spre plajă) a cheiului.

9,56. – Mesajul maiorului Schoettel (comandantul batalionului 3 din regimentul 5 marină) către colonelul Shoup: „Ne aflăm sub un foc puternic pe plaja roșie I. Imposibil să debarcăm toți. Rezolvare îndoielnică.”

9,58. – Shoup către maior Kyle (care comanda un

batalion de rezervă aflat încă pe linia de plecare): „Debarcați pe plaja „Roșu 2” și sprijiniți vestul pentru a-l susține pe Schoettel.”

10,07. – Schoettel către Shoup: „Nave eșuate pe recif, supuse unui foc violent venit de la flancul drept al plajei roșii I. Trupe secerate în apă.”

10,09. – Shoup către Schoettel: „Debarcați plaja roșie 2 și sprijiniți apoi vestul.”

10,13. – Schoettel către Shoup: „Practic nu mai avem efective.”

Către ora 10,45. – Debarcarea oamenilor este tot înceată și ucigașă. Se văd L.C.M.-uri (șalupe de debarcare) transportând tancuri. Fiecare L.C.M. eșuează pe recif, își coboară rampa; tancul înaintează în apă. Un om îl ghidează mergând înaintea lui și împlintind în apă steaguri cu coadă lungă, pentru a semnala gropile plajei. Treabă mai primejdioasă decât oricare alta. De îndată ce un asemenea ghid este rănit, un altul îi ia locul. Șase tancuri sosesc odată (pe plaja „Roșu 1”), în fața unei breșe făcute cu aruncătoarele de flăcări anume în spargeval. Dar s-a constatat că spațiul dintre țarm și spargeval era, în locul acela, înțesat de morți și răniți. Tancurile o luară pieziș, spre a trece mai către vest și se întoarseră în apă. Patru se pierduseră prin gropi.

11,00. – Au fost întinse fire telefonice între punctul de comandă al colonelului Shoup și câteva pîlnii de obuz. Cele două capete de pod americane (pe plaja „Roșu 1” și la extremitatea sudică a cheiului) aveau aproximativ opt metri adîncime.

11,20. – Primul val al unui nou batalion din trupele de marină a sosit la recif în fața plajei „Roșu 3”. Piloții navelor Higgins au coborît rampele și un anumit număr de oameni (oare să fi înțeles prost ordinele ?) s-au năpustit fără să-i aștepte pe „aligatori”. Jumătate s-au înecat. Ceilalți s-au împrăștiat în timp ce japonezii au deschis focul cu mortiere. Abia o sută de oameni au ajuns pe plajă. De pe chei, colonelul Shoup și colonelul Carlson indicau oamenilor, valului următor, prin gesturi, ordinul de a înainta urmînd cheiul, ai cărui stîlpi oferea o protecție relativă. Pînă în cele

din urmă (nu foarte devreme), comandamentul avea să-și dea seama că șenalul aflat de-a lungul cheiului era singurul care îngăduia, cît de cît, cruțarea vieților omenești.

12,00. – Un minimum de ordine s-a instaurat încetul cu încetul în haosul acela de trupe debarcate. Colonelul Shoup a izbutit să intre în comunicație cu aproape jumătate din cei aflați în subordinele sale. Pierderile semnalate erau grele. Pe morți și pe răniții grav infirmierii îi aliniau de-a lungul plajelor. Treceau în sus și în jos, purtînd liniștit brancarde pe care zăceau întinse trupuri acoperite cu cîte un poncho pestriț. Fețele răniților erau neacoperite, ale morților dimpotrivă. Cînd și cînd, cîte un „aligator” se încărca cu răniți pe care-i ducea spre nave. (La Tarawa, infirmierii aveau să înregistreze cel mai ridicat procentaj de pierderi; într-un batalion: 26 din 29.) Înaintarea spre Betio era pretutindeni nespus de înceată: cu metru, uneori sau chiar mai puțin. Japonezii trăgeau din cazemate aflate, în mare parte, tocmai dincolo de spargeval. Abia se vedeau cazematele acelea; erau îngropate aproape în întregime și păreau întocmite din mai multe grosimi de trunchiuri de cocotieri despărțite cu straturi de nisip. Una dintre ele a fost curățată de pe fața pămîntului către ora 13,00, în spatele plajei „Roșu 3”. Iată cum: după ce a pregătit bucăți de dinamită cu detonatoare, un ostaș de marină a sărit pe spargeval și a izbutit să arunce unul dintre explozivii aceia în ambrazura cazematei (la cinci metri). O bubuitură, apoi furibunda irumpere de fum și praf năvălind prin gura ambrazurii. Între timp, alți doi ostași de marină au escaladat parapetul, unul purtînd pe spinare un rezervor cu doi cilindri, celălalt ținînd furtunul aruncătorului de flăcări. Parapetul era măturat de gloanțe. Primul ostaș a reușit să arunce prin ambrazură încă o bucată de dinamită. Și din nou explozie. O siluetă kaki a ieșit alergînd printr-o deschizătură laterală a cazematei. Dar nici nu a străbătut cinci metri că vibrantul jet de flăcări a învăluit-o, pironind-o locului. Japonezul ardea „ca o bucată de celuloid”. Cei trei ostași de marină s-au aruncat la pămînt, lipindu-se de cazemată. Gloanțele din cartușiera japonezului mort au continuat să explodeze încă un minut.

Situația de la ora 15,30. Plaja „Roșu 1”: capul de pod cucerit la extremitatea vestică a plajei (chiar ciocul de pasăre al insulei) nu era deloc cel mai important; avea cam o sută de metri adâncime; dar nu se mai înainta. Plaja „Roșu 2”: puțini ostași de marină vizibili; singurii zăriți s-au lipit de spargeval. Răsăritul insulei părea pustiu. Nici un semn de viață. La țărm, 15 „aligatori” abandonati. În fața plajei „Roșu I”, patru tancuri imobile. (La punctul de comandă superior, la bordul navei *Maryland*, se delibera asupra apelurilor sosite din Betio, apeluri care cer: bombardamente și mitralieri de sprijin; muniții, artilerie; medicamente; plasmă sanguină).

16,00. – Distrugătoarele și avioanele americane au trecut la bombardarea insulei Betio. Comandamentul s-a convins că se putea încerca aceasta, fără prea mare primejdie pentru trupe; și apoi, orice este mai bine decât o stagnare de moarte. Distrugătoarele au înaintat pînă la mai puțin de 1 000 metri (de țărmul mării), trăgînd cu multă precizie asupra pozițiilor japoneze situate la sudul plajelor de debarcare. Oamenii aflați pe plajele acelea auzeau bombardamentele cam în felul următor: 1. tunetul obuzului ce exploda la sol; 2. șuierul obuzului prin văzduh; 3. detunătura din clipa pornirii proiectilului. Aviatorii de pe avioanele de vînătoare mitraliau de la foarte mică înălțime. Oamenii vedeau trei panglici cenușii-albăstrui țîșnind din fiecare aripă de avion, apoi deslușeau zgomotul proiectilelor tunurilor de 50 calibre, zgomot asemănător cu cel al grăsimii sfîrîind în tigaie. Bombardierele în picaj plonjau cîte trei odată: cunoscutul vuiet al picajului, apoi explozia bombei, onomatopeic sunînd cam astfel în americană: *ka-whump, ka-whump, ka-whump*. Întreg pămîntul insulei se cutremura. Oamenii simțeau cum li se prelinge nisipul în încălțăminte. O mitralieră japoneză nu și-a conținut țacănitul pe tot timpul bombardamentului. În afară de mitralierele și tunurile japoneze, americanii mai aveau de suportat și tirul trăgătorilor izolați prin cocotierii încă supraviețuitori. Trăgătorii aceștia foloseau o pulbere fără fum; erau foarte bine camuflați și se dovedeau capabili să stea ore întregi în nemișcare sub bombardament, așteptînd, ca să poată trage, apropierea americanilor pînă sub copacul

lor sau după ce au trecut de el.

17,00. – Alte cazemate au fost supuse amuțirii dincolo de spargeval. Ostașii de marină aruncau întâi încărcături de dinamită, pentru a da la o parte nisipul ce acoperea trunchiurile cocotierilor. Urma rîndul aruncătoarelor de flăcări. Trunchiurile fibroase și compacte rezistau focului asemenea cimentului, dar flacăra găsea interstiții. Se auzea cum explodau înăuntru munițiile japonezilor. Un miros de carne prăjită năpădise locul.

În amurgul acestei dintii zile poziția americanilor se dovedi precară. Nici un câștig considerabil de teren de la ora 15,30. Nu exista o linie de front continuă, ci doar grupulețe de oameni vîrșiți prin pîlnii de obuze. La bordul cuirasatului-amiral, organele superioare de comandă se așteptau să afle, în fiecare clipă, că trupele de marină au fost respinse către mare. Pe toate plajele, oamenii erau îndemnați să-și amenajeze cît mai bine gropile individuale, în vederea cine știe cărui contraatac nocturn sau bombardament aerian. Dar capetele de pod erau atît de mici, încît nici măcar loc de gropi pentru toată lumea nu mai rămăsese.

Între timp, în ziua ce se stingea pe încetul, alte nave de debarcare puteau fi zărite îndreptîndu-se spre Betio. Soseau în sfîrșit artileristi cu piesele lor de la 37 mm pînă la 75 mm. Cinci secții au fost debarcate la extremitatea debarcaderului, iar oamenii au înaintat apoi cum au putut, folosind protecția pilonilor. Tunurile erau trase și împinse prin apă. Mitralierele japoneze improșcau digul cu gloanțe trasoare a căror traiectorie se desena trandafirie prin văzduhul clocotitor. Pe insulă, curbele lor puteau fi văzute dincolo de spargeval; ele se arcuiau spre bolta cerească, pe deasupra plajelor, apoi se stingeau în mare. Lucru ciudat, alte traiectorii, de data aceasta de un roșu-portocaliu, americane adică, au pornit a țîșni din „aligatori” și din L.C.M.-urile abandonate, spre a cădea și ele asupra debarcaderului. S-a știut, mai tîrziu, că a fost vorba de japonezi care înotaseră goi, mai mult pe sub apă, spre a se strecura în vehiculele acelea, unde așteptaseră căderea nopții.

Puțin mai tîrziu întunericul se îngroșă și totul amuți. La bordul navelor americane, fiecare își încorda auzul. Fiecare aștepta ca tirul contraatacului japonez să se declanșeze pe insulă. Nimic. Bombardarea aceea intensă, navală și aeriană, avusese măcar drept rezultat (apreciabil ce-i drept) faptul că japonezii nu mai aveau căi de acces. Generalul Shibasaki (care avea să fie ucis în Betio a doua zi) se găsea izolat în fortificatul său punct de comandă. Nici un fel de bombardament aerian. Un singur avion japonez survolă Betio rotindu-se lungă vreme, precum „Charles-mașina-de-spălat-electrică” la Guadalcanal, lăsînd să cadă două bombe. Au fost debarcate muniții, medicamente și alimente; de asemenea, tancuri ușoare și mijlocii. Potrivit comentatorilor militari, cel mai de seamă eveniment al nopții a fost disciplina de foc a ostașilor de marină. Doar cîteva împușcături care au ucis un japonez rătăcit. Orice ar fi fost posibil din partea unor trupe cu nervii măcinați, silite să-și țină într-una degetul pe trăgaci și să scruteze bezna. O clipă de pierdere a cumpătului ar fi fost de-ajuns pentru ca soldații ce tixeau plajele insulei să tragă unii în alții, masacrîndu-se. În sfîrșit, zorii celei de a doua zile albiră cerul.

Ziua Z + 1 (21 noiembrie)

5,30. Maree joasă. Pragul coralian al mării dintre recif și plajă apărea dezgolit, dezvăluind trupurile ostașilor uciși ori înecați în ajun. Unii rămăseseră chirciți, cu pușca în brațe, exact în poziția în care-i fulgerase moartea; mulți erau culcați cu fața spre nisip. O briză ușoară purta peste întinsul plajelor izul dulceag al descompunerii.

6,15. Primul val al unor noi efective de ostași de marină (batalionul 1, din regimentul 8. Oamenii aceștia au așteptat toată noaptea pe linia de plecare în L.C.V.P.-urile lor) se apropia de Betio. Navele Higgins fură supuse unui foc violent, înainte de a fi ajuns la recif. Două dintre ele au sărit în aer. Cele neatinse și-au coborît rampele pe recif, iar oamenii au început să treacă prin apă. Japonezii trăgeau cu mitraliere,

cu mortiere și cu unul sau două tunuri de 77. Mii de gloanțe șfichiuiiau apa și se pare că oamenii erau la fel de secerați ca în ajun. Supraviețuitorii care ajungeau pînă la țarm, îl urcau încet. Se grupau cîte doi și se îndreptau spre gropi, în timp ce ochitorii izolați continuau să tragă în ei. Dar grupurile au fost dezorganizate. Tot materialul de distrugeri precum și aruncătoarele de flăcări s-au pierdut între recif și plajă. Dincolo de aceasta, toți cocotierii, ai căror trăgători izolați fuseseră uciși cu o zi înainte, au primit înlocuitori. Focul acelor trăgători era mai întezit ca niciodată. Pesimism general. Colonelul Shoup luă o hotărîre: forțele inamice să fie imediat fărîmițate. El ordonă batalioanelor 1 și 2 ale regimentului 2 de marină să atace spre sud. Cu misiunea de a ocupa coasta sudică.

(Batalioanele acestea debarcaseră în ajun pe Betio, respectiv la 9,17 pe plaja „Roșu 1” și la 11,30 pe „Roșu 2”. Se numărau printre unitățile care suferiseră pierderi grele. Ordinul semnifica ideea că spargevalul trebuia trecut odată pentru totdeauna, că trebuia să se rămînă în spațiul măturat de focul japonezilor, apoi să se înainteze. Singurele acoperiri ce puteau fi folosite aveau să fie: pîlniile de obuz, cocotierii doborîți și, pe numai cîtiva metri, lucrările de construcție japoneze deja distruse. Cîtiva oameni au înaintat sub foc, aruncînd pe o cazemată grenade și bucăți de trinitrotoluen. Apoi, cei cu aruncătoare de flăcări, protejați de trăgători au ajuns pînă la cazemată și au folosit materialele așa cum s-a arătat mai sus. „Dacă încercările acestea ar fi fost încununate de succes, sau mai bine zis dacă atacatorii ar fi trăit destul, astfel încît să-și ducă la bun sfîrșit misiunea, atunci un pluton ar fi putut înainta, uneori, cu cîtiva metri.”)

9,20. A fost reluată bombardarea insulei de către nave și avioane, pentru a sprijini tentativa de străpungere spre sud. Avioanele de vînătoare se întorceau să mitralieze pe grupe de cîte douăsprezece. Bombardament gingaș, pentru motivul că trebuiau avute în vedere două lucruri: 1. să nu fie lovite trupele proprii aflate în înaintare; 2. aerodromul să fie cît mai puțin avariat. Pe plaje defilau fără întrerupere, brancarde cu morți și răniți. Morții începeau să răspîndească duhori. Viii

erau neînchipuit de murdari, fețele lor negricioase păreau acoperite cu un strat gros de praf (cenușă, nisip poluat de fumul incendiilor), iar salopetele lor aduceau tot mai mult cu hainele unor coșari...

Colonelul Shoup și-a stabilit punctul de comandă la 15 metri în interiorul insulei, într-o groapă aflată lângă o cazemată mare japoneză (10 m X 3 m X 3 m). Pereții acestei construcții erau întocmiți din două rînduri de trunchiuri de cocotieri, despărțiți printr-un interval de 80 centimetri umplut cu nisip. Totul era încă sub nisip. Trunchiurile cocotierilor aveau între 15 și 20 de centimetri diametru și erau legate între ele prin crampoane de oțel de 20 centimetri. Evident, doar o bombă sau un proiectil foarte mare putea avaria asemenea construcție, cu condiția să cadă chiar deasupra ei. De se întîmpla să nimerească alături, el nu făcea decît să îngroașe stratul de nisip ce acoperea cazemata.

10,22. Mesaj de la divizia a 2-a (statul-major al generalului Smith) către colonelul Shoup: „Aveți destule trupe la Betio, pentru a încheia ocuparea ?” Răspuns: „Situație proastă pe uscat. Aveți instrucțiuni pentru mine ?”

11.40. Divizia către Shoup: „Precizați situația de pe uscat.”

12,14. Shoup către divizie: „Pe uscat, situație nesigură. Colonelul Carlson în drum spre voi, cu graficul situației.”

13.40. Divizia către Shoup: „Batalionul 3 din regimentul 2 (debarcat ieri pe „Roșu 1”) a înaintat destul pentru a curăța „Plaja Verde”. Batalionul 1 din regimentul 6 va debarca acum pe „Plaja Verde”.

13,50. Shoup către divizie: „Trimiteți, dacă este posibil, mai multe aruncătoare de flăcări. Ne aflăm în partea de sud a lui „Roșu 1” și „Roșu 2”. Facem tot ce ne stă în putință”.

14,30. Cîteva indicii îngăduiau formarea impresiei că situația americanilor pe insula Betio s-ar fi îmbunătățit. Așa de pildă, se constata o mai mare continuitate în mișcarea „aligatorilor” care ajungeau la plaje încărcăți cu material și plecau încărcăți cu răniți. Japonezii continuau să tragă în ei, dar focul lor era mai puțin rodnic. Chirurghi îngrijeau răniții

culcați pe nisip (era vorba, mai ales, de injecții cu plasmă sanguină, care îngăduiau acelor nefericiți să reziste pînă la sălile de operații ale navelor. Recipientele cu plasmă erau suspendate de frînghii întinse între două puști înfipse cu baioneta în nisip). Mai multe tancuri ușoare, abia debarcate, sprijineau încercarea de străpungere la sud. S-au apropiat foarte mult de cazemate, lipindu-se aproape de ele și trăgînd prin fentele de tir.

16,00. Colonelul Jordan raportă colonelului Shoup că a ajuns la coasta de sud cu aproximativ 170 oameni (din batalioanele 1 și 2 ale regimentului 2). Supraviețuitorii erau sleiți de puteri, lipsiți de apă, de hrană, aproape fără muniții. Japonezii îi atacau furioși pe plajă, venind dinspre răsărit. Pierderi grele. Shoup trimise îndată pe insulă mai mulți „aligatori” ce transportau muniții, apă, mîncare.

17,06. Generalul Smith primi un mesaj de la Shoup, prin care i se raporta situația din insula Betio la ora 16. Shoup indică pozițiile americane, referindu-se la împărțirea în pătrate numerotate. Iată ultimele fraze ale mesajului său: „Pierderi grele. Procentajul morților nu se cunoaște. Sîntem pe cale să cîștigăm.”

Așa se întîmplă în toate bătăliile. Furia schimbului de focuri nu slăbea, ba uneori chiar parcă creștea; observatorul nu-și putea întoarce privirile de la locul acelei încăierări nelimpezi, de la Plajele Negre, de pildă, unde japonezii luptau țipînd întăritați, deși zarurile fuseseră aruncate, deși destinul îl și desemna pe învingător. La urma urmei, dacă analizăm mai la rece operația „Galvanic”, nici n-ar fi fost cu putință ca americanii să nu sfîrșească prin a cuceri insula Betio. Dar sistemul de apărare apropiată al japonezilor, ca și voința lor de neclintit ar fi putut transforma asaltul într-un fel de asediere sîcîitoare cu (de ce nu) intervenția unei escadre japoneze; pe scurt, ar fi putut întinde operația în timp și spațiu, într-un chip supărător. Americanii doriseră o debarcare fulger și s-au ales cu o răfuială zdravănă. Se cuvine să admirăm cum, în chiar toiul acestei răfuieli, Shoup – cu intuiția lui de „cal de război” – declara, fără teamă că se va înșela: „Învingem”.

Dacă ne referim la mărturiile combatanților, constatăm că majoritatea nici nu se îndoiau că soarta le era prielnică. Cei de pe coasta sudică țineau piept atacului japonez cu o dîrzenie fatalistă și disperată, zicîndu-și că altceva nu era de făcut și că, oricum, de ar fi slăbit strînsoarea, măcar și o singură clipă, ar fi fost uciși. Cei care, plecați de la „Roșu 3”, călcau acum pe cimentul aerodromului (în partea de răsărit), se întrebau cum i-ar fi cu putință unui om să ajungă viu în cealaltă parte a spațiului acestuia, neîncetat măturat de gloanțe. Se pare că singurii care au înțeles că vîntul bătea în favoarea lor au fost cei care, pentru un motiv sau altul, se găseau pe plajele „roșii” către sfîrșitul după-amiezii. La ora 18 au văzut sosind primele *jeep*-uri ce tractau tunuri de 37 mm. „Iată jeep-urile!”. Pe chipul turtit al acelor vehicule blajine ei au deslușit prima otheadă a victoriei.

Către ora 20, Shoup îl văzu sosind la punctul său de comandă pe colonelul Merrit A. Edson, care venea să-l schimbe. Oficial, „colonelul Shoup, care răspunsese de comanda pe uscat în condițiile cele mai grele, avea să-și poată relua comanda unității sale”. Era sigur că nu era vorba de o „mazilire”. După Tarawa, el avea să fie acoperit de onoruri și laude. Dar Shoup nu dormise de șaptezeci și două de ore. Generalul Smith își spusese că nu i-ar strica punctului de comandă din Betio un creier odihnit. Poate și alți ochi. Continuitatea în comandă este un lucru excelent, dar pe anumite trepte, și discontinuitatea poate fi la fel de binevenită. Edson (vestit ostaș de marină, care comandase un batalion de comando la Guadalcanal) „și-a asumat imediat sarcina comandării tuturor forțelor în acțiune din Betio” și a început să întocmească, dimpreună cu Shoup, un plan de operații pentru ziua urimătoare. Ostașii se pregăteau pentru încă o noapte. Morții zăceau liniștiți pe nisip, descătușați pentru totdeauna de spaimele luptelor terestre, nestînjiți pare-se de propria duhoare. Supraviețuitorii sufereau din pricina acesteia, dar erau mai puțin neliniștiți, mai puțin încordați ca în ajun. Vestea unor posibili sortii de izbîndă transpirase din mai multe locuri, cu neputință de știut cum anume (izvorul unor asemenea știri rămîne

întotdeauna un mister) și circula de la o poziție la alta, mai repede decât oricare alt ordin urgent. Mulți soldați sfârșiți de oboseală au dormit în primele ore ale nopții. Cei aflați pe plajele „roșii” s-au trezit noaptea cu gropile inundate: marea crescuse, marea era mai puternică decât în ajun. Chiar înainte de ivirea zorilor, patru avioane japoneze au venit să bombardeze Betio. O bombă a căzut în extremitatea de vest a plajei „Roșu 1”, omorînd un ostaș și rănind alți opt. Nici în noaptea aceea nu a existat vreun contraatac terestru japonez. Și a sosit ziua a treia.

Ziua Z + 2 (22 noiembrie)

Plaje „roșii”, plajă „verde”, plaje „negre”. Ofițerul de stat major care, așezat la biroul său, scrisese primul denumirile acestea convenționale cu câteva luni înainte de atacul de la Betio, fusese un fel de prezicător. Nisipul plajelor „roșii”, s-a constatat mai apoi, băuse într-adevăr sîngele multor ostași. Pe plaja „verde”, „curătată” în prealabil de către un detașament venit de pe „Roșu 1”, soldații batalionului 1 al regimentului 6 debarcaseră ca la o aplicație. Plaja „verde” le oferea speranța unei victorii ușoare. În zorii celei de a treia zile, primind ordinul să înainteze spre răsărit, ei s-au avîntat de la punctul lor de debarcare și au înaintat pe plajele „negre”. Totul a luat altă înfățișare. Plajele „negre” aveau să-și merite numele.

Regimentul 6 de marină era o unitate vestită, purtătoare a furajerei¹ dobîndită în Franța în timpul primului război mondial. Soldații regimentului cîștigaseră o mare faimă în privința spiritului de tradiții al unității – împins la extrem – și chiar cu o anumită trufie. Ei au înaintat pe plajele „negre”, „înviforați și plini de înfocare, asemenea unor oameni hotărîți să termine repede”. S-au izbit de cea mai deasă rețea de fortificații a insulei. La fiecare zece metri, pe alocuri chiar la

¹ Împletitură din șnururi colorate, dispuse ca un eghilet simplu, pe care, în unele armate, le purta personalul unităților al căror drapel fusese decorat în război (n.t.)

cinci, o cazemata japoneză ieșea pe jumătate din nisip – robot neclintit scuișind gloanțe. Tancurile ușoare se dovedeau neputincioase în atacarea unor asemenea construcții. La ora opt sosi un tanc mijlociu; unul singur. Pînă una alta, au fost nevoiți să se mulțumească cu acest unic specimen, să-l aducă succesiv în fața fiecărei cazemate, în toiul focurilor încrucișate ale celorlalți „roboți”. Oamenii regimentului 6 înaintau, dar cu prețul unor sîngeroase pierderi. În afară de aceasta, sufereau cumplit de căldură și sete. Cu satisfacție au văzut apărînd dinspre nord „aligatori” ce transportau canistre cu apă a cîte douăzeci de litri. Dar recipientele acestea fuseseră umplute în Noua Zeelandă, cu mai multe săptămîni în urmă; căldura ecuatorială topise stratul de email din interior, făcînd apa de nebăut. Nu exista decît o singură soluție: să continue lupta fără să bea. Către sfîrșitul dimineții, batalionul 1 al regimentului 6 pierduse patruzeci la sută din efectiv, astfel că se retrase pentru un timp în pîlniile de obuz, spre a se reorganiza. Cîștigase șapte sute de metri.

De la ora 6,15 distrugătoarele și avioanele bombardau într-una partea de răsărit a insulei. Betio era acum complet dezgolită, scîrbavnică la vedere, precum o pisică jupuită. Pe cadavrul acesta trebuiau să-și primejduiască oamenii viața. La trei sute de metri sud-est de punctul de comandă al lui Edson, un batalion încercuia un grup de trei construcții ce formau o mică fortăreață. Operația avea să fie, vom vedea, interesantă. Cele trei construcții erau atît de strîns lipite unele de altele, încît era imposibil să poți aduce un tanc să tragă de la mică distanță într-o ambrazură sau să arunce explozivi. Țîntirea în ambrazură a fost izbînda ochitorului unui mortier, care lovi astfel prima construcție: o cazemată din trunchiuri de cocotieri. Norocul a vrut ca proiectilul său să nimerească un depozit de praf de pușcă ascuns în cazemată. Sfîrșimături uriașe zburară prin aer. Cea de a doua construcție nu era prea importantă, dar metalică în întregime, asemănătoare cu turela unei nave. Două tancuri mijlocii s-au oprit la zece metri și au început să tragă în ea fără contenire. Peste cinci minute (turela prinsese culoarea

unui lucru oxidat și răspîndea un fum alb) a putut fi văzut un japonez gol, doar cu o cîrpă legată peste mijloc, țîșnind dintr-o ușă laterală. Înainte ca aruncătoarele de flăcări să-l fi putut atinge, el s-a aruncat sub burta unuia dintre tancuri. O explozie ușoară; grenada japonezului nu a putut avaria tancul care, dimpotrivă, și-a văzut mai departe de drum. Turela s-a spart sub ploaia proiectilelor. A treia construcție era monumentală. Pe fotografiile luate în timpul atacului (americarii filmau și fotografiau totul), ea apare ca un adevărat delușor, cu un diametru de douăzeci pînă la treizeci de metri, acoperit cu nisip, cu palmieri tăiați și sfirtecați, cu sfărîmături de tot soiul; o turelă mare, din metal și beton, gen „linia Maginot”, a cărei parte vizibilă era, pe deasupra, apărută de protecția cocotier-nisip. (Construcțiile acestea nu puteau fi îngropate cu totul; la mică distanță de suprafața unui atol se dă de apă). Adăpostul acesta uriaș a fost atacat cu aruncătoarele de flăcări. Soldații care le mînuiau înaintau cu jumătatea de metru, sub focul țîșnit din ambrazurile potopite de gloanțele puștilor, ale armelor automate și de obuzierele ușoare. După o oră de bătălie peretele cazematei fu lovit. Jeturile flăcărilor pătrundeau prin spărturi, scotoceau lăuntru. Alți atacatori alergau pe acoperișul cazematei. Din partea opusă ieșiră japonezii; vroiau să contraatace. Dar existau destule aruncătoare de flăcări care să-i întîmpine; japonezii luau foc sau se retrăgeau, arși de moarte, în timp ce americanii continuau să înainteze pe acoperișul cazematei. Cei dinăuntru începură atunci să evacueze construcția prin deschizăturile din sud și est. Dar de cum apărea unul, era secerat cu mitraliera sau grenada. Nici un japonez nu apucă să străbată mai mult de patru, cinci metri. Unii șovăiau încă, să iasă ori nu. „Fu trimis un buldozer care împinse nisipul și sfărîmăturile în toate deschizăturile, pînă la înfundarea lor completă, încheind astfel socotelile cu japonezii ce mai rămăseseră acolo.”

Buldozerele nu slujeau numai la îngroparea celor vii. În aceeași clipă, nu departe de locul acela, în spatele punctului de comandă al colonelului Edson, cîteva zeci de trupuri de ostași de marină zăceau aliniate pe nisip. Miroseau tare urît.

Nu mai existau destule „poncho”-uri spre a-i înveli pe toți. Unii aveau răni groaznice. Unul dintre buldozere înaintă, săpînd o tranșee rectilinie, de un metru adîncime. Oamenii care efectuau corvoada îngropărilor așezară trupurile în tranșee, unul lîngă altul, două cîte două, în timp ce un preot catolic și un capelan protestant, la cîțiva pași unul de celălalt, citeau slujba morților. Treaba trebuia să meargă iute. Trupurile acelea nu mai puteau fi lăsate afară, mai ales cele care stătuseră în apă. Buldozerul făcu stînga-mprejur și împinse pămînt peste fețele și trupurile infanteriștilor. Amin.

Sosise ora prînzului. Ultimii cocotieri din Betio deveniseră simple cioturi ce se înălțau către cer; în jurul lor, pe nisipul alb și poluat, împănat de sfărîmături, nici un pic de umbră. Anumite tablouri suprarealiste ne-au stîrnit o impresie asemănătoare, de jale deplină scăldată în lumină. Pe plajele „negre”, soldații batalionului 1 din regimentul 6 așteptau apă și întărituri. Și-au întins pe deasupra gropilor tot ce puteau găsi, ca să se apere de nemiloasele raze ale soarelui. La 12,30 a sosit o ștafetă. Aducea doar un mesaj, scris cu creionul pe o foaie de hîrtie galbenă: „Atacați spre est la 13,30.” Semnat Edson. Al Șaselea este al Șaselea; noblețea obligă. Ordinul a fost comunicat oamenilor, care nu l-au comentat. Fără îndoială că în clipa aceea trufia le-a fost de ajutor. Și fiindcă nu aveau ce bea, și-au fumat, pînă la 13,30, ultimele țigări.

13,55. Generalul Smith, comandantul diviziei a 2-a din trupele de marină a sosit la Betio. Edson și Shoup l-au primit în punctul lor de comandă, de vagabonzi, groapă mare în nisip, doar în parte apărută împotriva soarelui nemilos cu pînze de cort. Smith, în cămașă, descheiat la guler, cu lentile nemontate sub casca rotundă, cu centura revolverului lăsată jos pe burtă, avea totodată aerul unui savant și al unui general. „Aligatorul” care l-a transportat a fost lovit de un proiectil japonez: pilotul a fost rănit. Smith a schimbat vehiculul fără să scoată un cuvînt, vădit îngrijorat însă. Superioritatea în material de război a americanilor ar fi trebuit să se dovedească, chiar pe Betio, strivitoare. Din nou au fost debarcate tancuri, dintre care mai multe a 32 de tone, precum și numeroase șenilete transportînd tunuri de

75 mm. „Ia să vedem, unde am ajuns ?” Edson raportează. Japonezii nu mai ocupă decît treimea estică a insulei (în coadă de pasăre), de altfel, neconținut bombardată. Dar acolo unde mai ocupă, rămîn pînă la moarte. Fiecare cuib japonez este extirpat cu dificultatea scoaterii unui dinte ce s-a rupt la nivelul gingiei. De altfel, o mică deplasare putea oferi o idee mai clară asupra situației. „Să mergem”, a spus Smith.

15.00. Soldații de pe plajele „negre” au primit apă ce putea fi, într-adevăr, băută.

16.00. Din nou a sosit apă. Și tablete de sare. (O transpirație excesivă și prelungită văduște organismul de minimumul de sare necesar.) Atacul continua. Batalionul 1 din regimentul 6 și-a executat treaba metodic și, după cum a recunoscut fiecare, cu un soi de superioară detașare.

16,05. Înapoiat după turul său de orizont efectuat pe insulă, Smith a trimis lui Hill, comandantul grupării operaționale 53, următorul mesaj: „Situație nefavorabilă unei curățiri rapide a insulei Betio. Pierderi grele în rîndurile ofițerilor fac anevoioasă problema comandai. Rezistență inamică încă puternic organizată în zonele 212, 213, 214, 237, 210, 209, 208 (în estul insulei). Numeroase amplasamente intacte în extremitatea de răsărit a insulei. Linia actuală a frontului urmează aproximativ părțile vestice ale zonelor 214, 236 și 212. Numeroase puncte fortificate japoneze există încă la vestul acestui front, în interiorul pozițiilor noastre. Ocuparea completă mai cere cel puțin cinci zile.”

Orice militar care trimite un prim raport forului superior înnegrește, întrucîtvă, tabloul, își exagerează pesimismul. Ar fi o nebunie să procedezi altfel. Tendința forului superior este să clatine întotdeauna din cap, zîmbind (de sus) și murmurînd: „Da, da... În fine, n-o fi chiar așa de groaznic.” Întăririle, aprovizionarea, amînările nu sînt obținute în suficientă măsură decît în schimbul unor rapoarte foarte, foarte pesimiste; dacă șeful ce se află pe locul acțiunii trimite doar un tablou exact, va duce lipsă de toate cele. În afară de aceasta, după ce bătălia se va fi încheiat, forul superior îi va

acorda merite minime, iar documentele nu vor mai oglindi faptul că el a redresat de fapt o situație extrem de gravă, dacă nu chiar disperată.

Nu am spus aceasta pentru a-l creiona pe Julian C. Smith drept un om viclean, grijuliu doar față de propria-i reputație. Nici vorbă. Dar, redactîndu-și astfel mesajul, el acționa pur și simplu ca un șef inteligent, știutor al regulilor militare și dornic să obțină mijloacele care să-i îngăduie să-și ducă acțiunea la bun sfîrșit, cît mai bine și fără prea multe pierderi de vieți omenești. Lăudabil.

În timp ce inspectau insula pe care mai răsuna neîncetat vuietul exploziilor și al împușcăturilor, Edson și Shoup arătasera desigur generalului semnele ce prevesteau sfîrșitul apropiat al bătăliei: în lupta pînă la moarte (pînă la moarte prin deflagrație sau prin vîlvătaia focului), japonezii începeau să prefere sinuciderea. Destui fuseseră găsiți astfel prin cazemate sau ici, colo prin gropi; își hotărîseră singuri soarta. Unii se descălțaseră la un picior, scoțîndu-și încălțămîntea aceea anume făcută pentru junglă, cu tălpi din cauciuc, își sprijiniseră pușca pe frunte, iar degetul cel mare de la picior apăsase pe trăgaci; alții strînseseră la piept o grenadă căreia îi scosesea cuiul. Smith ordonase înhumarea morților japonezi care nu miroseau mai puțin urît ca ceilalți.

De-a lungul coastei sudice, soldații batalionului 1 din regimentul 6 înaintaseră regulat, începînd cu ora 13,30. La 18,30 au făcut o haltă și și-au săpat gropi pentru noapte.

La sfîrșitul zilei a treia, aproape toți japonezii supraviețuitori se aflau împinși în prelunga și strîmta coadă a „păsării” Betio, în partea de răsărit a aerodromului. Americanii așteptau acum contraatacul, acel *efort final* sinucigaș și tradițional. Contraatacul a avut loc, într-adevăr, în seara celei de a treia zi și în noaptea dinspre ziua a patra. Cel mai tare l-au simțit soldații de pe plajele „negre”. Rapoartele privind această acțiune au rămas neclare, ca și acțiunea însăși. Primele relatări vorbesc de un „asalt în mase compacte”. Dar pe Betio rămăseseră vii doar vreo 400 de japonezi. Se pare că primul contraatac declanșat la 19,30 a fost, dimpotrivă, opera unui mic număr de japonezi (vreo

cincizeci), fanatic de hotărâți, care izbutiseră să se strecoare în pozițiile înaintate ale batalionului 1 aparținând regimentului 6. Ca și în jungla Guadalcanalului, ei au țîșnit pe nevestite din toate părțile și s-au năpustit cu ferocitate asupra americanilor. Lupta s-a desfășurat corp la corp, la baionetă și cu grenada. A ținut o oră. La un moment dat, americanii au dat înapoi. Ofițerul care comanda compania din linia întâi (compania B) a cerut întăriri prin telefon. I s-a răspuns că „nu existau întăriri disponibile și că, prin urmare, compania B trebuia să reziste cu orice preț.” Oamenii redeveniră stăpîni pe ei, silindu-i pe japonezii ce mai viețuiau să bată în retragere. Nici unul dintre documentele oficiale sau oficioase, care fac caz (pe drept cuvînt) de eroica rezistență a companiei B, nu explică de ce nu existaseră întăriri disponibile. Nimic nu îndreptățește ideea că ele nu ar fi existat cu adevărat. Poate că forurile superioare socotiseră cam așa: „fără îndoială, situația nu poate fi chiar atît de cumplită” și că oamenii regimentului 6 aveau o strașnică ocazie să-și mențină faima. Firește, nu este decît o presupunere.

Japonezii au contraatacat din nou la ora 23,00 și la 23,30, dar mult mai slab. Ultimul contraatac, susținut de data aceasta de către toți supraviețuitorii (cam 300), a fost declanșat la 23 noiembrie, ora patru, sub clar de lună. Ar fi inexact să spunem că s-a soldat cu o respingere. Atacatorii au fost, pur și simplu, exterminați. Frontul nu depășea două sute metri lărgime. Japonezii s-au năpustit împotriva unei linii americane ce fusese întărită și sudată în timpul nopții, din belșug înzestrată cu artilerie. Artileria navelor bombarda vîrtos insula în spatele japonezilor, de la est la vest, și i-ar fi silit să vină întru întîmpinarea tunurilor care îi așteptau, dacă nu ar fi făcut-o chiar ei. Cu toate acestea, în zori, nu toți pieriseră încă. În cazematele din vîrfurile estice mai trăgeau cîțiva neînduplecați. La ora 8,00, după încă o jumătate de oră de bombardament naval, tancurile americane înaintară, urmate de aruncătorii de flăcări. Coada „păsării” fu astfel „curățată”.

Soarele zilei a patra urcase harnic pe boltă, ardea. Insulița, devastată pînă dincolo de orice expresie, părea liniștită. Cînd și cînd o împușcătură răzleață, ori explozia vreunui pachet de trinitrotoluen cutremura pămîntul; pe urmă iarăși tăcere. Către prînz, Smith trimise un mesaj amiralului Henry Hill, comandantul grupării operaționale 53: „Vă cer cu insistență să coboriți astăzi pe uscat, dimpreună cu șeful dumneavoastră de stat major. Veți putea culege toate informațiile privind genul de rezistență la care trebuie să ne așteptăm în viitoarele operații.” Hill descinse la Betio, însoțindu-l pe Nimitz, atunci sosit cu avionul. Smith îi invită la o raită, în chip de proprietar. Pretutindeni erau îngropați morții și se împărțea hrană. O duhoare cumplită plutea peste Betio. Dar ostașii de marină mîncău cu poftă. Aveau apă și hrană din belșug. La 13,10 insula a fost declarată, oficial, cucerită.

Ceremonia luării ei în stăpînire avu loc a doua zi, la 25 noiembrie. Pavilionul american și cel britanic (insula aparținuse Angliei) se înălțară îngemănat, în fața trupelor aliniate. Au sunat apoi trompetele, iar ostașii de marină au fost văzuți pășind pe alei, pentru a se reîmbarca. În sens invers mergeau trupele venite să ocupe Betio. Materialul de reconstrucții și de apărare sosea pe plajele insulei în cantități enorme. Pe aerodrom, nivelatoarele trupelor de geniu ale marinei se și apucaseră de treabă.

Bătălia de la Betio-Tarawa a durat șaptezeci și două de ore. Numărul morților americani s-a ridicat la 988, dintre care 55 ofițeri; cel al răniților la 2 311. Cealaltă partidă a bilanțului dezvăluie destul de grăitor dîrzenia rezistenței japoneze. Iat-o. Efectivul garnizoanei la 20 noiembrie (rezultat din contabilitatea găsită la punctul de comandă japonez): 4 836. Auxiliari coreeni făcuți prizonieri: 129. Japonezi prizonieri: 17. Japonezi uciși: 4 690.

VI

REFLUXUL

La sfârșitul lui ianuarie 1942, portavionul *Enterprise* se afla în apele Pacificului central, în drum spre arhipelagul Marshall, pe care avioanele sale urmau să-l atace prin surprindere. Presa americană a prezentat operația aceasta drept un mare raid. Cele două grupări operaționale, reunite pentru împrejurarea dată, cuprindeau două portavioane, șase crucișătoare, zece distrugătoare.

Mai tirziu, peste doi ani, bob numărat, *Enterprise* se găsea în aceleași ape, în drum spre același arhipelag. Gruparea 58, din care făcea și el parte, cuprindea 18 portavioane, (6 mari, 6 ușoare, 6 portavioane de escortă), 15 cuirasate, 9 crucișătoare grele, vreo patruzeci de distrugătoare; în plus, transportoare și cargouri, petroliere, „L.S.D.”-uri (*landing ship docks*: docuri plutitoare autopropulsate, menite transportării mijloacelor de debarcare), „L.S.T.”-uri (*landing ship tanks*: șalande autopropulsate mari pentru debarcarea tancurilor și a blindatelor); nave de aprovizionare și altele specializate. Toate navele acestea veneau de la Pearl Harbor, din California, din Aleutine, din Noua Zeelandă, din insulele Ellice și de aiurea. Care era obiectivul ? Un atol ce nu trebuia doar atacat, ci și cucerit. Mai precis, o insuliță fortificată ce făcea parte dintr-un atol. Atolul se numea Kwajalein, iar insulița purta același nume; foarte jos față de nivelul apei, ca și Betio-Tarawa, puțin mai întinsă: aproximativ trei kilometri pătrați. De la 5 ianuarie fortărețele zburătoare bombardau zilnic atolul. Și Betio-Tarawa fusese pisată astfel; totuși, la Betio, americanii fuseseră luați prin surprindere. Japonezii – morți ar fi trebuit să fi fost cu toții – i-au secerat pe ostașii de marină ce debarcau pe respectivele plaje. Punînd piciorul pe Kwajalein,

americani ar fi dorit să nu aibă nici o surpriză, nici o neplăcere. Operația a fost montată cu nespusă grijă și cu o deliberată supraabundență de mijloace. În dimineața debarcării, Betio-Tarawa primise 3 000 tone de exploziv, adică aproape o tonă pe metrul pătrat. Neîndestulător. Kwajalein avea să primească 15 000 de tone.

La 29 ianuarie grupările navale de bombardament și portavioanele se aflau la locurile lor. Începea munca de distrugere. A durat toată ziua, și următoarele două, ba chiar în cea de a treia zi, care era ziua Z, în timpul debarcării. De data aceasta tancurile au trecut cele dintii. De pe transportoare și de pe insulițele pustii învecinate, unde își așteptau rîndul, oamenii priveau la vatra aceea de jăratec, fumegîndă și turtită, a Kwajalein-ului. În sfîrșit, bătuse ceasul. „Aligatorii” transportară primele valuri de asalt venind pe plajă. Nici un fel de opoziție. Oamenii debarcară. Înaintarea avea să se facă după un anume program calculat în minute și menit să înlăture orice risc. Insulița trebuia să fie asediată metru cu metru: în doar trei zile, îndărătul protectoarei perdele a bombardamentului. Dar iată că încă de la început s-a ivit o dificultate neprevăzută: oamenii nu recunoșteau nimic, nu regăseau nici un reper. Superbele machete de relief ale atolului reprezentau construcții și acum nu se vedeau nici măcar ruine; pe machete se puteau desluși pîlcuri de cocotieri în miniatură; în fapt nu mai rămăsese nici unul. De asemenea, nici o frămîntare de relief, ci o întindere răvășită, lunară, de necuprins în cuvinte, aparent pustie. Oamenii și-au început înaintarea, nu prea siguri pe ei. Ceea ce îi tulbura nu era atît teama de dușman, cît bombardamentul care nu mai contenea în timpul înaintării. Li s-a repetat că totul a fost calculat la milimetru, că nu vor întîmpina nici o primejdie. Și oamenii au crezut. Dar, oricum, e neplăcut să auzi într-una proiectile sîfîșind văzduhul pe deasupra capului tău, ba mai mult să vezi cum bombe strălucitoare se desprind din pîntecele avioanelor deasupra ori chiar în spatele tău; zadarnic îți spui că traiectoria lor le va duce mai în față; neplăcuta impresie dăinuie. Cît privește aviația de vînătoare ea trecea pe deasupra capetelor doar la

cîtiva metri distanță; proiectilele ei arau pămîntul, în fața primei linii. În afară de aceasta, pentru întia oară, avioanele foloseau așa-numitele *rockets* sau bombe-rachetă. Ele țîșneau din lansatoare speciale fixate sub burțile avioanelor-torpiloare. Pilotul își îndrepta aparatul spre obiectiv și apăsa pe unul dintre butoanele tabloului său de bord. Traectoria bombei-rachetă nu era curbă, ci întinsă, aproape rectilinie; precizia și forța ei de pătrundere erau considerabile. Multă lume le-a văzut în filmele ce prezentau actualitățile de război, fără să știe adesea despre ce anume era vorba. Irumperea aceasta instantanee, flacăra neașteptată și neînchipuit de lungă ce se încheia printr-o explozie era o bombă-rachetă. Ostașii tereștri debarcați la Kwajalein înaintau încet sub jetul acestor flăcări, sub traiectoriile de oțel ucigător, în timp ce pe căștile lor ploua cu tuburi arse, încă încinse; în fața lor – flăcări, fum, gheizere de pămînt neîncetat renăscînde. Mai tîrziu aveau să spună și să gîndească precum că toată devastarea aceea îi umplea de siguranță. Pentru moment însă îi înăbușea. Se ivesc și clipe în care omul suportă greu condițiile create de geniul său organizator.

Ideea că s-ar fi putut să existe japonezi vii pe Kwajalein la sfîrșitul zilei Z devenea greu de acceptat, chiar dacă se știa că ei ocupaseră vreme de douăzeci de ani insulele Marshall, că prin urmare avuseseră tot timpul să le fortifice. Pe un atol limita fortificațiilor poate fi repede atinsă: dacă se fac săpături, se dă peste apă aproape imediat. Cazematele din Kwajalein nu se deosebeau de cele din Tarawa. Lucrul cel mai ciudat era că americanii care au debarcat în prima zi au trecut de un anume număr fără să le vadă. Cicoașa aceea de nisip peste care călcaseră cu toții era de fapt o cazemată. Dar nimeni nu avea habar. Nu tu formă, nu tu deschizături. Totuși, în mormintele acelea supraviețuiau japonezi. Noaptea au țîșnit din nisip, asemenea unor crabii scotocitori. Iar la miezul nopții au atacat. Năvălirea în inima pozițiilor americane a acestor spectre scunde și mînioase a stîrnit o nemărginită uluire ba chiar oarecare dezordine, și s-a soldat cu cîtiva morți. Spectrele nu erau numeroase. Cei mai mulți au fost nimiciți cu aruncătoarele de flăcări, alții s-au mistuit

în beznă. Înaintarea a continuat a doua zi; fiecare metru de teren răvășit era ciocănit, răscolit, ascultat. Dacă se descoperea vreo cazemată sau cine știe ce alt obiect suspect, un mesaj radiofonic declanșa, pe loc aproape, fie un tir de artilerie, fie un bombardament în picaj, fie vibrantele jeturi ale rachetelor. Apoi sosea aviația de vânătoare și mitralia. O rețea radio permanentă îi menținea pe ofițerii ce comandau trupele de uscat în legătură cu „coordonatorii aerieni” și cu comandanții tragerilor. Bombardamentul de distrugere continua în fața liniilor. Cît a durat încercuirea insuliței, nici o intervenție a flotei sau aviației japoneze nu a venit să tulbure funcționarea acelei organizări desăvârșite. În dimineața celei de a patra zi mai existau aproximativ 500 de japonezi vii pe ultimii 650 de metri ai atolului Kwajalein. Toți aveau timpanele sparte. Jumătate erau grav șocați, văduviți de orice reflexe. Mulți grav răniți. Dintre trupurile japonezilor morți, care zăceau presărate pe tot întinsul insulei, prea puține mai erau întregi. În ziua a patra, la ora patru după-amiază, insula a fost declarată cucerită. Atunci au țîșnit dintr-un subteran vreo două duzini de japonezi nevătămați; aruncătoarele de flăcări i-au întâmpinat pe loc.

Americanii mai debarcaseră pe Roi și pe Namur, simple aerodromuri la rasul apei, făcînd parte din același atol. Pe Roi drenajul pistelor era asigurat prin conducte de ciment, un soi de canale de scurgere de 60 centimetri lățime pe 90 adîncime, din care apa trecea în lagună. După ce s-au bătut ca niște diavoli, japonezii s-au ascuns și au circulat prin canalele acestea, luînd pe americani prin surprindere și omorîndu-i. Curățirea cu ajutorul aruncătoarelor de flăcări a durat trei zile. Pe întreg atolul americanii au pierdut 356 de oameni; japonezii aproximativ 8 500.

Genericul operației Kwajalein reunește numele a vreo zece contraamirali și a patru sau cinci viceamirali, fără a-i mai pune la socoteală pe generali. Spruance, „mașina omenească” superviza. Comandant al portavioanelor rapide era contraamiralul Marc A. Mitscher. Interesant profil. Căpitan de rangul 1, Mitscher comandase primul *Hornet* în timpul faimosului raid din 1942, la sfîrșitul căruia avioane

B.25 ale armatei își luaseră zborul de pe acest portavion pentru a bombarda Tokio. Slab, uscat, Mitscher își clătina pe un gît nesfîrșit de lung un chip totodată stacojiu și săpat de riduri, în care străluceau ochi de un albastru aprins, adumbriți de sprîncene galbene, decolorate. Veșnic cu o șapcă de base-ball pe cap, cu cămașa deschisă, cocoțat pe scaunul său de arbitru de tenis, semăna cît se poate de puțin cu imaginea pe care un european și-o face, în genere, despre un amiral. Avea să aibă curînd prilejul să arate ce poate. La Kwajalein, ca și toți ceilalți ofițeri generali care se găseau acolo, el nu a fost decît un remarcabil șef de gară.

„Kwajalein a însemnat Tarawa rejucată, dar fără greșeli”, notau comentatorii. Este adevărat. De data aceasta totul fusese prevăzut. Stropite cu oxid de calciu pe măsură ce se săvîrșea înaintarea, cadavrele deveneau nemirositoare. De îndată ce bătălia (?) s-a încheiat, lucrările de curățire a terenului și de reconstrucție au reînceput la o scară și cu o repeziciune nemaivăzută încă. În douăzeci și patru de ore, osuarul Kwajalein a fost preschimbat în șantier. „Desigur că mai rămăsese în pămîntul acela un anume număr de japonezi ale căror trupuri nu le putusem găsi și care au slujit drept fundație noilor piste de zbor.”

La 1 februarie, americanii ocupaseră atolul Majuro, situat oarecum la sud-vest de Kwajalein și găsit neocupat. Peste cîteva zile gruparea operațională 58 ancora în laguna atolului Majuro. Pe insulița principală, excavatoarele și buldozerele răscoleau nisipul; construcții prefabricate, hangare, barăci, magazine, aduse pe felii cu ajutorul unor platforme, au început să se alinieze de-a lungul unor alei croite printre cocotieri; benzinării țîșneau ca din pămînt; din apa albastră a lagunei se înfiripau debarcadere, de-a lungul cărora acostau vedetele ce aduceau echipajele navelor la cantinele și cluburile din *Majuro Beach*. Majuro era un exemplu tipic a ceea ce numim „bază de circumstanță”, ridicată în cîteva zile, de parcă ar fi fost vorba de un uriaș joc de construcții. La întretăierea celor două drumuri de ciment imaculat, băștinașii micronezieni care, cu o săptămînă în urmă nu văzuseră încă o mașină, nici măcar o roată, își

petreceau ziua holbîndu-se uluiți la zeul cu caschetă albă, ale cărui gesturi diriguiau mari și magice cutii. (Cîțiva dintre ei mestecau deja gumă americană; peste o lună, cei mai mulți aveau să știe să conducă jeep-uri și camioane).

Alte atoluri din arhipelagul Marshall, în care se găseau japonezi, au fost lăsate deoparte. Fuseseră îndeajuns devastate de bombe, pentru ca nici un avion inamic să nu mai poată ateriza ori zbura de pe ele. Avioanele americane care survolau arhipelagul se mențineau lesne în afara tirului antiaerianei, dăinuitor încă pe pozițiile acelea secundare. De altfel, tunurile au amuțit din lipsă de muniții. Niciodată alimentate, sau alimentate la întîmplare de către submarine, pozițiile secundare au devenit „sectoare ale foamei”. Japonezii au încercat să cultive acolo mici grădini de zarzavat, pe care americanii veneau să le stropească, regulat, cu deșeuri de petrol. Niciodată nu au înălțat drapelul alb. Cînd și cînd trăgeau cîte un foc în avioane. Japonezii din Marshall mai rezistau în clipa în care patria lor capitula. Deși aflaseră tristul eveniment, parte dintre ei au refuzat să se predea. Osemintele multor niponi albesc pesemne în nisipurile acelea. Ceilalți s-au învățat, probabil, să trăiască din pește și nuci de cocos, în așteptarea cine știe cărei revanșe.

La 12 februarie 1944, o importantă parte a grupării operaționale 58 ridica ancora de la noua bază Majuro, îndreptîndu-se spre sud-est. *Enterprise* se număra printre participanții la călătorie. Destinația, de nimeni știută în afară de Mitscher și de statul său major, nu a fost dezvăluită ofițerilor și echipajelor decît cu patruzeci și opt de ore după plecarea de la ancoră. Vestea a stîrnit senzație: obiectivul era Truk. Iată un nume care nu ne spune nimic. Adesea, apare pe hărți Trouk sau chiar Rouk. Dar iată pricina pentru care americanii reacționau cînd îl auzeau rostit:

Încă înainte de război, revistele publicaseră articole tulburătoare asupra acestui „Truk, atolul misterului”; „Truk, cu grijă izolat de restul lumii, de un sfert de veac”. Un Singapore insular, înțesat de tunuri, apărat de mii și mii de

avioane, adăpostind o flotă puternică, iată cum vedea Truk-ul un american de mijloc. De când începuse războiul, radioul japonez lansase un alt slogan: „Truk, portavionul nescufundabil.” Toate imaginile acestea de felul „pozelor perfecte” de pe vremuri cuprindeau și o parte de adevăr. Căci din locul numit Truk, niciodată atacat, niciodată survolat, fuseseră lansate ucigătoarele atacuri împotriva Guadalcanalului. Izolat de lume de un sfert de veac, da, era adevărat. După primul război mondial, japonezii primiseră mandat din partea S.N.D. asupra acestei vechi posesiuni germane, cu condiția să nu construiască acolo nici o fortificație. Pe dată au și interzis accesul în atol. Cîțiva naufragiați, împinși de valuri spre Truk, au fost imediat întemnițați, apoi expulzați, îndepărtați, alungați, înainte să fi putut zări ceva. Chiar dacă alții au izbutit, nimeni nu a știut-o vreodată. Cîțiva navigatori mult prea curioși s-au pomenit victime ale unor regretabile „accidente”. Nimic din toate acestea nu ar putea mira persoanele care, au vizitat, pur și simplu Japonia înainte de cel de-al doilea război mondial.

Geografic analizînd, Truk este un atol ce nu află nicăieri asemănare; este în același timp atol, arhipelag, munte. Închipuiți-vă un recif exterior de treizeci, patruzeci mile diametru, care încinge un minunat loc de ancorare, cu șase șenaluri pentru navele mari; în inima acestei lagune uriașe, un pîlc de insulițe, un relief accidentat, vîrfuri ale unor munți submarini, încrustate într-o altă radă, interioară. Măiastră s-a dovedit natura cu fortăreața aceasta și nicicînd nu s-ar fi priceput omul să o întreacă. Insulițele, destul de întinse, îngăduiau existența unei garnizoane mari. Colinele erau presărate cu adăposturi și amplasamente de baterii, anume împotriva bombardamentelor. Nimitz hotărîse efectuarea raidului asupra atolului Truk din motive strategice, dar se pare că și din rațiuni psihologice: pentru a rezolva starea aceea de complexare pe care numele atolului o trezea în sufletele multor oameni din flota sa. De vreme ce în Pacific începuse marele reflux, nici un obstacol impresionant nu avea să le mai stea în față.

Serviciul de informații nu putuse furniza despre Truk nici

o dată utilă. Cu douăsprezece zile înaintea raidului, două avioane „Liberator”, aparținând trupelor de marină, și-au luat zborul de pe una din bazele arhipelagului Solomon, pentru a fotografia „portavionul ce nu putea fi scufundat”. Turistica lor călătorie a însemnat parcurgerea a 2 000 mile. Douăzeci de minute au putut zăbovi asupra obiectivului lor, la opt mii de metri. Fotografiile aduse nu s-au dovedit chiar atât de interesante, după cum și-ar fi dorit comandamentul, din pricina norilor care ascundeau în bună parte peisajul; oricum, puteau fi deslușite vreo treizeci de nave de război aflate la ancoră. Nimitz, pe atunci în călătorie de inspecție la Kwajalein și Majuro, a văzut fotografiile; l-a fulgerat atunci gândul unei revanșe dată Pearl Harbor-ului. Spruance și Mitscher și-au împărțit comanda expediției în felul următor: Spruance comandant-șef; Spruance trebuia să ia comanda tactică, iar Mitscher să rămână la oarecare distanță de portavioanele sale, asigurând astfel acoperirea aeriană, numai dacă flota japoneză ieșea din Truk și accepta lupta; dacă, dimpotrivă, acțiunea se dovedea îndeosebi aeriană, comanda trebuia să o ia Mitscher.

În ziua de 16 februarie, ora 6,35, pe o noapte ca cerneala, toate portavioanele manevrară în așa fel încît să aibă vîntul în față. Truk se afla la doar 90 de mile. La ora 6,49 au decolat primele „Hellcats”. Operația începea cu un *sweeps*¹ al avioanelor de vînătoare. Aceasta avea să fie noua tehnică, „măturarea”. Trecuse vremea cînd avioanele-torpiloare își luau primele zborul spre un masacru aproape sigur. La 7,14, veghea portavioanelor auzi radioul din Truk dînd alarma. La bordul lui *Enterprise*, difuzoarele fură bransate pe fonia interavioane, pentru ca echipajul să poată asistra la „meci”.

Aviatorii sosiți deasupra Truk-ului au putut descoperi minunatul spectacol pe care atolul-arhipelag îl oferea în lumina aurorii. Totul era calm. Insulele verzi pluteau parcă pe apa albastră a mării lagune. Cargouri stăteau la ancoră; doar cîteva nave de război. Grosul escadrei japoneze, alarmat de incursiunea avioanelor-fotografe, ridicase ancora de mai

¹ Măturare (engl.)

multe zile, evitînd lupta. Mai sus pomenitele „Hellcats” nici nu apucaseră să dea ocol lagunei, că primele avioane Zero se și năpustiră asupra lor. Lupta vîntătorilor deasupra atolului a ținut cîteva ore. Valuri de avioane soseau, decolînd neîncetat de pe portavioane. Americanii cîștigară un avantaj net, datorat totodată excelentei calități a avioanelor Grumann 6F6 „Hellcats” și experienței luptei în echipă. Începînd cu bătălia de la Truk, această superioritate a aviatorilor americani asupra adversarilor avea să se afirme neîncetat; de aceea, poate că nu ar fi de prisos să adăugăm acum cîteva cuvinte privind recrutarea și instruirea lor.

Americanii porniseră de la principiul că între optsprezece și douăzeci și șase de ani bărbatul rezistă cel mai bine accelerărilor, picajelor, schimbărilor de presiune etc... Ba chiar mai degrabă la optsprezece decît la douăzeci și șase. Astfel se explică aerul atît de juvenil al aviatorilor, aer pe care oricine l-a putut vedea în fotografiile reprezentînd portavioane. Aviatorii aceștia proveneau din toate regiunile Statelor Unite și din toate clasele societății. Colegiile și universitățile fuseseră prospectate în mod special. Fuseseră stabilite programe ingenioase și variate, programe care îngăduiau tinerilor admiși după examenul fiziologic să-și încheie studiile în timp ce făceau primele antrenamente la *Preflight Schools*.¹ În ansamblu, tineretul american este sănătos. Infirmitatea fizică datorită căreia au fost eliminați cel mai mare număr de candidați se referea la vedere. Mulți daltoniști. (Un amănunt: ingeniosul aparat, singurul în măsură să descopere în mod sigur daltonismul, este o invenție japoneză). Alții, care nici nu se așteptau să fie respinși, s-au văzut în situația aceasta din pricina danturii. Dinții trebuie să fie bine înfiți la locurile lor, spre a ține aparatul cu oxigen. Tinerii reținuți după cernerea aceasta erau zdraveni, bine făcuți, sănătoși organic. Primul antrenament primit în Școala pregătitoare pentru zbor era de fapt un antrenament sportiv: cultură fizică, judo, sporturi de

¹ Școli pregătitoare pentru zbor (n.t.)

autoapărare; în același timp, pentru dezvoltarea spiritului de echipă, fotbal (american) obligatoriu. Un singur anunț privind programul acestor școli a constituit o publicitate senzațională pentru aviația navală.

Treizeci la sută din cei admiși nu știau să înoate. Li se predau patru feluri de înot, dintre care bras-ul, spre a se putea ține la suprafață mai multe ore, precum și bras-ul sub apă, pentru a înota pe sub straturile de păcură în flăcări. Programele cuprindeau și un început de educație propriu-zis militară. Cursurile acestor școli se întindeau pe mai puțin de un an. După aceea elevii erau trimiși în alte centre, spre a învăța să zboare (*Primary Flight Training*: 3 luni)¹; apoi pentru a zbura ceva mai bine (*Intermediate Training*: 14 săptămîni)², după care își treceau examenele de piloți. Cam treizeci la sută erau primiți *Naval Aviator* (ofițeri) sau *Naval Aviator Pilots* (ostași piloți). Aleșii erau supuși îndată sistemului educațional *Operational Training*:³ tactică, susținerea operațiilor amfibii, mitralieri la sol etc... Din etapa aceasta erau separați, spre un antrenament special, piloții destinați aviației navale de transport (Nats: *Naval Air Transport Pilots*), viitorii instructori, precum și voluntarii străini. Piloții destinați aparatelor de observare primeau o instrucție care dura două luni, apoi erau ambarcați pe cuirasate ori crucișătoare, sau afectați unor baze terestre. Rămîneau adevărații cavaleri ai cerului piloții de pe portavioane. Vreme de două luni învățau să decoleze și să apunteze la bordul unor cargouri vechi sau al unor petroliere transformate în portavioane-școală. A fost creat pentru ei un centru de antrenament în chiar inima continentului american, pe un lac din Middle West. Bineînțeles, studiau și toate formele de bombardament, de torpilare și grenadare antisubmarină. Materia care nu prea plăcea piloților aflați în perioada aceasta de instrucție era navigația, știință totuși deosebit de utilă. Nu li se dădeau decît lecții privind practica

¹ Pregătire de zbor, faza 1 (n.t.)

² Pregătire de zbor, fază intermediară (n.t.)

³ Pregătire pentru operații de luptă (n.t.)

observării și calculelor obligatorii; și nici acestea sub o formă rigid teoretică. Inginerii americani inventaseră aparate de o încântătoare ingeniozitate, care permiteau realizarea la sol și chiar în cameră a tuturor condițiilor zborului, precum și antrenarea a numeroși piloți atât la navigație cât și la observație, la folosirea armelor, a radioului și radarului. Au fost realizate două mii de filme educative diferite și câteva sute de benzi cu desene animate. Antrenamentul piloților privind recunoașterea obiectivelor era socotit deosebit de important. În scopul de a avea neconținut sub ochi toate tipurile de avioane, marina a cerut copiilor și adolescenților din Statele Unite să fabrice 500 000 de modele reduse. Tinerii constructori primeau certificate oficiale și se pomeneau cu grade: cel care preda cincizeci de modele, reprezentând avioanele celor patru beligeranți, era avansat *amiral-constructor*. Ideea a obținut un atât de mare succes, încât marina a putut comanda constructorilor ei benevoli 300 000 de alte modele reduse, care, ca și precedentele, au fost răspândite în toate centrele de antrenament. Recunoașterea oricărui tip de avion trebuia să fie „instantanee și globală”, oricare ar fi fost unghiul sub care apărea. Piloții denumeau imaginile proiectate pe un ecran într-un timp din ce în ce mai scurt; de la o zecime de secundă pînă la a șaptezeci și cincea zecime. Antrenamentele continuau chiar și după ce erau imbarcați. Pedagogii aeronaveli își storceau într-una creierii, să găsească procedee educative care să capete aparența unor momente recreative. A fost mobilizată și imaginația umoriștilor în redactarea de broșuri ilustrate „*Sense Through Nonsense*”: „Un pilot nu trebuie să îmbătrînească”, „Incendii fără importanță” etc... Dilbert, pilotul neîndemînic care acționa întotdeauna în contratimp, a devenit un personaj celebru.

Toate eforturile acestea aveau să-și arate într-adevăr roadele în perioada raidului asupra atolului Truk. Aflăte în încăierare cu avioanele „Hellcats”, cele ale japonezilor (Zero) păreau iuți, dar puțin eficace și vulnerabile: 127 au fost doborîte deasupra fortăreței, iar vreo șaizeci distruse la sol. Între timp, bombardierele în picaj și avioanele-torpiloare

americane soseau la rîndul lor, escortate de alți vînători și se apucau să distrugă instalații și nave. La 10,45 Spruance a fost înștiințat că un cargou „escortat” de un crucișător și de patru distrugătoare se strecura prin șenalul nord. Un grup de avioane a decolat pe dată de pe *Yorktown*, spre a se duce să-i pedepsească pe trufași. Și pentru că la bordul cuirasatelor tunarii se plictiseau, Spruance a trimis și navele *New Jersey* și *Iowa* – a 45 000 tone fiecare – dimpreună cu două crucișătoare și 4 distrugătoare, avertizîndu-l pe Mitscher că avea să ia comanda tactică a acestei operații. Cargoul era în realitate un puitor de mine. Ar fi inutil să mai spunem că cele șase nefericite nave japoneze nu au stat multă vreme la suprafața oceanului. Victorioasa divizie ridicase micul pavoaz și defila în jurul atolului înainte de a se contopi din nou cu restul grupării operaționale. Complexele de inferioritate americane se topeau văzînd cu ochii.

La începutul după-amiezii nici un singur avion japonez nu se mai afla deasupra atolului Truk, astfel că bombardierele portavioanelor au putut veni să-și aleagă obiectivele, stînjiți doar de antiaeriană. Toți cei ce au descris bombardamentul acesta, care a durat două zile, scot în lumină excelentul său „randament”, comparîndu-l cu raidurile prea puțin economice pe care bombardierele cele mari le efectuau zilnic în Europa, la aceeași dată: „În timp ce acestea bombardau de la mai mult de 5 000 metri, avioanele grupării operaționale 58 coborau pînă la cîteva sute de metri de obiectiv. De mai sus, de la 800, 1 000 de metri nu au bombardat decît pentru a evita să ia ei înșiși foc cînd trebuiau să folosească rachete cu fugase instantanee. La înălțimea aceea se dovedeau chiar mult mai precise decît Fortărețele zburătoare la 5 sau 6 000 de metri”.

Primul atac nocturn cu avioane avînd radaruri a fost efectuat de americani tocmai împotriva atolului Truk. Aparatele erau niște T.B.F. (avioane-torpiloare), special pregătite pentru asemenea operație; duceau cu ele și bombe. Au decolat de pe portavioane la 2 dimineața, în ziua de 27 februarie; erau douăsprezece, fără escortă și zburau la două sute de metri înălțime. Sosind deasupra lagunei, au coborît

la numai șaiszeci. În radă, o navă-spital puternic iluminată se afla la ancoră. O rachetă urcă pe cer; traiectoriile antiaeriane se avîntară îndată spre ea. Dar japonezii nu-și închipuiau că atacatorii aveau să zboare atît de jos; proiectilele lor explodau în înaltul cerului, în timp ce T.B.F.-urile aproape că-și așezau bombele (înzestrate cu rachete cu explozie ușor întîrziată) pe punțile cargourilor. După cîteva clipe, tunarii japonezi au putut vedea luminile care țîșneau din țevile de eșapament ale T.B.F.-urilor și și-au modificat raza de acțiune. Dar era prea tîrziu. Noptaticele păsări se întorceau toate, nerănite, la bordul lor, după ce obținuseră, față de bombardamentul efectuat ziua, un randament superior de patru ori și jumătate. În dimineața zilei de 17, portavioanele s-au apropiat și mai mult de Truk, de unde nu și-a luat zborul nici un avion. În total au fost scufundate douăzeci și trei de nave japoneze, dintre care două crucișătoare ușoare. Apoi gruparea operațională 58 s-a îndepărtat. Nouăsprezece avioane americane fuseseră doborîte; au putut fi culese mai multe echipaje.

Aviatorii scoși din apă erau restituiți, de obicei, portavioanelor respective cu ajutorul unui colac-chilot. Adunată pe punte, muzica intona o melodie săltăreată, cel salvat primea felicitări, colacul era înapoiat navei salvatoare, cu o încărcătură de înghețată ce reprezenta prețul acțiunii de salvare. Acesta era ceremonialul, devenit tradițional. El reamintea personalului nenavigant al echipajului portavionului că războiul acela nu era deloc o croazieră de plăcere, deși de cîteva luni el îmbrăcase, pentru ei, aspectul acesta. În timpul raidului asupra atolului, singura emoție trăită de echipaj a fost o scurtă alarmă nocturnă. Oare de cîtă vreme oamenii de pe *Enterprise* nu mai văzuseră deasupra navei lor negrele înfuiorări ale exploziilor și mereu crescîndele roiuri inamice ? Viața la bord și chiar acele raiduri victorioase căpătau, într-un fel, înfățișarea rutinei. Se ridica ancora, gruparea operațională intra în formație. Aproape imediat, difuzoarele își chemau oamenii la posturi, pentru cîte un exercițiu. Ca în timp de pace. Între astfel de exerciții oamenii făceau plajă, privind la sumedenia aceea de

nave care nu se mai deplasa decît în grup. Cunoșteau obiectivul, dar cea mai mare parte din timp nu-l vedeau sau prea puțin doar, sub forma unor coloane de fum ce se înălțau la orizont, în timp ce ascultau retransmisiile bățăliilor aeriene. Apele Pacificului erau aceleași la Makin, la Tarawa, la Kwajalein, la Truk, la Jaluit. Doar scurgerea orelor și înfățișarea schimbătoare a cerului le mai schimba culoarea. Gruparea se îndrepta spre insulele Palaus (sau Palaos). O privire asupra hărții ducea la constatarea că înaintarea avea să însemne 1 176 mile vest de Truk, în chiar inima sistemului de apărare japonez, că însuși orașul Tokio ar fi fost un obiectiv mai puțin îndepărtat decît Palaus... Da, constatarea dădea de gîndit și împrumuta parcă o culoare lăuntrică albastrului cer al Pacificului tropical. Dar dacă, pînă în cele din urmă, cerul și marea aveau să rămînă pustii, fără avioane și nave japoneze ? Și de data aceasta alarma a fost nocturnă și scurtă. Se apropia un grup de avioane inamice. Dar pentru ochiul vigilent al radarului nu există noapte; el vede și, mai mult decît atît, indică tunurilor distanța. Atacul avioanelor-torpiloare japoneze, de altfel condus cu moliciune, a fost respins. A doua zi, oamenii de pe *Enterprise* ascultau retransmisia luptei și comentariile ofițerului cu informațiile. Deosebit de interesant este reportajul unui atac dat împotriva unui bătrîn distrugător japonez care voia să ajungă neapărat la șenalul vestic. Opt avioane-torpiloare s-au năpustit dintr-odată, din opt direcții diferite. Cinci torpile și-au atins ținta și au explodat în același timp. A șasea, venind cu oarecare întîrziere, a străbătut – fără să întîlnească nimic în cale – spațiul clocotitor în care, cu cîteva clipe mai devreme, se aflase distrugătorul. Un adevărat gag. Aviatorii americani au mai scufundat și vreo treizeci de nave diverse, au semănat mine, au „curățat” cerul de deasupra insulelor Palaus. Pierderile aeriene ale japonezilor au fost mult mai mari față de cele americane și anume în proporția 19 la 1. Pe drumul de întoarcere, gruparea operațională și-a încetinit înaintarea, pentru a ciocăni și cîteva poziții japoneze din insulele Caroline. *Enterprise* a stat patruzeci și opt de ore în largul

unui atol al cărui nume ar fi Woleai. La bord rutina continua. Aviatorii au povestit că nu au întâlnit decît cîteva avioane inamice, doborîte pe dată şi că antiaeriana nici nu trăsese. Într-adevăr, se părea că moralul japonez sau, mai degrabă, organismul japonez era rănit. De la istovitorul meci al Guadalcanalului imperiul „recupera” anevoie şi cu încetineală; industria sa, atingînd chiar maximum de randament, abia îi putea furniza cele trebuitoare să-şi susţină poziţiile mai îndepărtate, în timp ce Statele Unite produceau neîncetat tot mai multe nave, avioane, arme şi lucruri de tot soiul. Abundenţa aceasta nemaipomenită, uşurinţa cu care uriaşa Americă se mişca în veşmîntu-i de război, a devenit şi mai limpede pentru oamenii de pe *Enterprise* cu prilejul debarcării lor în Hollandia, la 21 aprilie 1944, la trei săptămîni după raidul asupra insulelor Palaus. Imediat după plecarea de la ancoră, comandantul s-a prezentat la microfon, pentru a explica ţinta expediţiei: de a acoperi şi susţine debarcarea trupelor generalului MacArthur pe coasta de nord a Noii Guinee olandeze. În timpul traversării un conferenţiar a înjghebat nişte convorbiri privind interesul strategic al operaţiei, pregătirea şi desfăşurarea sa probabilă; a vorbit şi despre Noua Guinee, despre frumuseţile-i geografice, despre moravurile băştinaşilor. Au fost date filme documentare. S-ar fi zis că îi este teamă conducerii ca nu cumva, pînă în cele din urmă, echipajele să socotească fastidios războiul acesta mult prea uşor, şi se străduia să le mute gîndurile. La 21 aprilie, ziua Z-1, avioanele decolate de pe portavioane au bombardat trei baze ocupate de japonezi, fără să întilnească în văzduh nici măcar un singur avion inamic. Antiaeriana trăgea cu moliciune. A doua zi trupele lui MacArthur au debarcat, fără să aibă a înfrunta vreo opoziţie. Cei de pe *Enterprise* nu aveau să cunoască din Noua Guinee decît o coastă înaltă, sumbră care, de departe, părea rectilie; în faţa ei se aflau resfirate cîteva duzini de transportoare de trupe, de escorte, de felurite nave de debarcare.

Recrutarea şi instruirea ofiţerilor care comandau toate aceste nave pe nesfîrşitele căi ale Pacificului fuseseră făcute

în același spirit ca recrutarea și instruirea aviatorilor. Halsey povestește cum într-o zi, după ce admirase manevra unei mici nave ce alimenta avioanele, l-a chemat pe comandant, să-l felicite.

— Pari tânăr, i-a spus el. De când te afli la comandă ?

— Domnule amiral, acum șase luni nu pusesem încă piciorul pe un vapor.

În contingentul uriaș al acelor voluntari, marina selecționase mai întâi o elită de băieți sănătoși tun, de vlăjgani, înzestrați cu reflexe superioare celor obișnuite și cu o putere de hotărâre excepțională. Dezvoltându-le în continuare asemenea însușiri deosebite, prin antrenamente sportive, marina le dăduse cunoștințele practice necesare unui ofițer de cart. Cunoștințele acestea pot fi mult reduse din clipa în care nu se socoate indispensabil ca navigatorul care observă cu sextantul punctul în care se află soarele, calculându-și apoi poziția prin adunarea câtorva logaritmi, să fie și cunoscător al cosmografiei și al trigonometriei sferice. Calitățile manevriere se dobîndesc la comanda de pe punte, nu în alt fel, iar dacă respectivul este înzestrat, progresează rapid. Anumiți comandanți de cargouri sau de transportoare, care au pornit din Noua Zeelandă spre a ajunge în insulele Marshall sau Gilbert, sau din Australia în Filipine habar nu aveau, sau aproape, de navigație; li se cerea doar atât: să urmeze nava ce se afla în fața lor în convoi, care, la rîndul său, îl urma pe șeful acestuia; iar șeful știa să navigheze. Când era însă nevoie, neștiutorii aceștia se pricepeau destul de bine să manevreze sub un bombardament. Este evident că asemenea pregătire ultrarapidă nu ar fi putut avea loc decît într-o țară ce dispunea din belșug de personal și material. Americanii evaluaseră în procent de 10% pierderea suplimentară de tonaj rezultată din folosirea acelor „officers-express”.¹ Procentajul nici nu a fost măcar atins.

De îndată ce și-a încheiat misiunea în Hollandia, gruparea operațională s-a îndreptat din nou asupra atolului Truk. Văduvit de prestigiul său, Truk era foarte adesea

¹ Ofițeri produși „expres” (n.t.)

atacat acum de bombardiere grele venite din insulele Solomon. Obiectivul noului raid era să desfundе aerodromurile, să distrugă instalațiile, bateriile, docurile, casele, pe scurt, să facă atolul inutilizabil din punct de vedere militar și, pentru luni de zile, de nelocuit. Cele două sute de avioane proaspăt aduse pentru apărarea atolului au fost nimicite. Programul de distrugere a fost executat punct cu punct. Îndeplinirea lui era verificată neconținut de către avioane-fotograf care veneau după valurile de bombardiere; peste cîteva minute, ofițerii de stat major se aplecau asupra pozelor încă proaspete, comparau, trimiteau noi valuri unde era nevoie. Insulițele atolului au fost lăsate pradă flăcărilor. În jurul lor, pe marea lagună părăsită de navele de război, nu mai pluteau decît cîteva vase de pescuit și cîteva șampane ¹ pe care aviatorii de pe vînătoare nici măcar nu s-au obosit să le mitralieze.

Se părea, într-adevăr, că gruparea operațională 58 nu avea decît să înainteze și să lovească în punctele hotărîte, fără a se teme de vreo replică. „Unde e flota americană ?” întrebase radio Tokio (emisiunea în engleză) la finele lui ianuarie 1942. Unde era acum flota japoneză ?

La 6 iunie, „armada” Spruance-Mitscher, și mai puternică la fiecare ridicare de ancoră (28 portavioane), punea prova pe arhipelagul Marianelor, pe care Nimitz se hotărîse să-l cucerească. Obiectivul numărul unu era Saipan – nu un atol, nu o fortăreață izolată, nu un jalon de expansiune, ci un pămînt cu adevărat japonez, parte integrantă a imperiului. O sută șaizeci de kilometri pătrați; o garnizoană de aproximativ 25 000 oameni și o populație civilă de 50 000. Fotografiile Saipanului luate din avion dezvăluiau adevărate orășele, ogoare cultivate și fertile. „Obiectivele militare” fuseseră bombardate mai înainte, în cursul unui raid efectuat de 6 portavioane, la 21 și 22 februarie. Acum era vorba de o debarcare.

La 11 iunie, orele 13, la 200 mile de obiectivul său,

¹ Șampană: corabie cu pînze, cu o capacitate de cinci pînă la zece vagoane, folosită în Extremul Orient (n.t.)

gruparea operațională 58 își lansă vânătorii ce trebuiau să „măture” locul. Japonezii din Saipan, care dibuiseră apropierea „armadei”, nu se așteptau să fie loviți de așa departe. Avioanele lor erau distruse la sol sau de îndată ce se înălțau. A doua zi au fost bombardate insulele vecine cu Guam, Rota, Tinian, Pagan. Gruparea operațională „mătura” zdravăn în jurul punctului de debarcare. La vest de Pagan, avioanele reperară un convoi alcătuit din 20 de cargouri escortate, ce se îndrepta spre nord. Gata cu convoaiele pentru Japonia ! Un grup își petrecu după-amiaza cu distrugerea acestuia. Tehnica se îmbunătățea tot mai mult. Aviatorii de vânătoare și-au oferit luxul de a scufunda un distrugător japonez doar cu mitraliera. La 185 mile vest de Guam, alt convoi de 6 nave. Aceeași operație. La 14 iunie, acțiunea de măturare fu extinsă. Două grupări ale lui „58” s-au apropiat de arhipelagul insulelor Bonin (la nord de Mariane.) Piloții care, gata echipați așteptau în fotoliile sălii de pregătire să afle ce obiective li se dădeau, au văzut apărînd pe ecrane denumiri cu rezonanță net japoneză: Chichi Jima, Haha Jima, Iwo Jima. Afară, un vînt năbădăios spulbera ploaia, cohorte uriașe de nori se călătoreau pe cerul aproape negru; o hulă, lungă și aspră totodată, înclina brutal prelungile punți de zbor. Orice manevră s-ar fi dovedit primejdioasă, orice decolare corectă – o faptă temerară. Marinarii de pe portavioane au văzut avioanele ridicîndu-se în masa norilor, căutînd vizibilitatea.

Debarcarea pe Saipan a început pe o vreme aproape la fel de aspră, în ziua de 15 iunie, ora 8,30, după tradiționala bombardare prealabilă. Oamenii de pe *Enterprise* puteau vedea sute de nave desfășurate în fața plajelor. „Aligatorii” și ambarcațiile de asalt săltau pe talazuri, dîrele li se topeau în spumă. Valurile de avioane decolau cu o regularitate absolută. Pe cer, nici un japonez. Dar putea fi observat cu binoclul tirul neregulat al tunurilor nipone retrase pe creste și bătînd țărmlul. Artileria și avioanele americane nu le reduseseră încă pe toate la tăcere. Seara s-a răspîndit zvonul că pierderile trupelor debarcate erau grele și că înaintarea trebuia oprită. Așa a fost, într-adevăr. Dar a continuat a

doua zi dimineata, cind s-au ivit cîteva avioane japoneze – ce-i drept puține la număr – care veneau în grupuri mici. De cum se angajau în lupte inegale, erau doborîte. Deasupra Saipanului, americanii se dovedeau maeștri ai văzduhului. Ceea ce nu ușura deloc curajoasa înaintare pe uscat. Alte zvonuri începeau să circule în rindurile echipajelor, zvonuri privind nu debarcarea, ci flota japoneză. Ea își părăsise în sfîrșit bazele, avioanele o văzuseră; o escadră formidabilă, cu care japonezii aveau să riște totul. Ecoul zvonurilor acestora avea să crească în cursul zilei de 18, cînd pe cerul Saipanului au apărut cîteva avioane japoneze monomotoare, decolate, fără îndoială, de pe portavioane. Cu siguranță că avea să se petreacă ceva.

Iată ce anume știau șefii. La 13 iunie, o parte a flotei japoneze fusese văzută în largul insulelor Tawi-Tawi (din Filipinele de sud), îndreptîndu-se spre nord. La 17, submarinul *Cavalla* semnalase vreo cincisprezece nave de război inamice, escortate de petroliere, cam la jumătatea drumului dintre Tawi-Tawi și Mariane. Alte informații dădeau naștere bănuiei că flota japoneză care se apropia număra cel puțin 9 portavioane mari, 5 cuirasate, 16 crucișătoare, 32 distrugătoare. Era foarte cu putință ca japonezii să fi fost hotărîți, dacă nu să joace ultima carte, cel puțin să se bată, pentru a zăgăzui odată înaintarea americanilor în Pacific. Apariția avioanelor monomotoare deasupra Saipanului li s-a părut la fel de simpatice atît statelor-majore, cît și echipajelor. În seara zilei de 18, gruparea operațională 58 a pornit spre vest. Douăsprezece portavioane de escortă și alte cîteva nave au fost lăsate în fața Saipanului. Forțele care aveau să întîmpine escadra japoneză numărau 7 portavioane mari, 8 portavioane ușoare, 7 cuirasate, 8 crucișătoare grele, 13 crucișătoare ușoare, 67 distrugătoare. Mitscher avea la dispoziția sa 450 avioane de vînătoare, 250 bombardiere în picaj, 200 avioane-torpiloare, 80 avioane de cercetare. Formația a trecut întîi la vest, apoi s-a întors la est. Din motive strategice, Spruance dorea să nu se îndepărteze de insulele Mariane înainte de a fi determinat poziția inamicului. În dimineata zilei de 19, gruparea operațională 58 se găsea la

aproximativ 80 mile vest de Guam.

Patrurile de cercetare au decolat cînd s-a făcut ziuă, apoi nu s-a mai petrecut nimic. Pe puntea portavionului *Enterprise*, oamenii contemplau cerul. Timpul era destul de noros; printre cumuluși nu prea mari puteau fi descoperite înălțimile albastre și pustii. „Armada” înainta în bună regulă pe mare.

La 9,40, un țîriit bine cunoscut îi înștiință pe oameni că microfoanele fuseseră conectate. Un glas fără intonație, asemănător celui auzit uneori în filmele cu gangsteri („Aici poliția... Aici poliția...”) ordonă unui grup de avioane să decoleze. Nici un comentariu. Portavionul schimbă de direcție, pentru a veni cu vîntul în față, luînd-o spre vest. Pe punte echipele de servire se agitau. Și din nou glasul din difuzor: se ordonă unui al doilea grup să decoleze.

Pe deasupra portavioanelor cerul se golise de inamici, dar necruțătorul ochi al radarului îl reperase pe adversar de la distanță. Bătălia dintre vînătorii americani și atacatorii aceștia, dintre care cei mai mulți veneau dinspre vest, avea să dureze de la 10,10 la 13,16. Nici o bătălie nu s-a dovedit mai spectaculoasă, pentru echipajele navelor, ca aceasta. Toate formațiile japoneze, numărînd între 40 și 75 avioane, au fost interceptate la cîteva zeci de mile de obiectivele lor și făcute așchii. Doar cîteva avioane japoneze au izbutit să se apropie de gruparea americană. Proiectilele lor nu au nimerit ținta sau au produs doar avarii neînsemnate. *Enterprise* nici n-a fost măcar survolat. Ineficacitatea aviatorilor japonezi i-a surprins mult pe piloții americani. În rapoartele lor ei au arătat că bătălia s-a dovedit *monotonă*. Cifrele, necontestate de către japonezi, nu infirmă rapoartele. Deasupra insulei Ritudian, 33 de avioane „Hellcats” au întîlnit 38 de adversari și au doborât 35, pierzînd un singur aparat. Din aproximativ 500 de avioane japoneze angajate în dimineața aceea, 404 au fost distruse. Americanii au pierdut 27 de avioane; 9 dintre piloții lor au fost salvați. Încă de la începutul după-amiezii portavioanele nu mai reprezentau decît niște „carcase lipsite de interes”, de vreme ce nu mai dispuneau decît de un pumn de aparate. Lui Spruance însă i-ar fi plăcut parcă mai mult

să le știe distruse. Dar nici una dintre patrurile de recunoaștere nu descoperise încă escadra inamică.

Se retrăsese. Amiralul Shimada își angajase avioanele, nu navele. Rezultatul nu era bun. Navele japoneze în retragere au fost descoperite la 20 iunie, ora 15,30 de către locotenentul Robert Nelson de pe *Enterprise*, care a trimis pe dată un mesaj: „Grupare operațională japoneză dincolo de orizont; latitudine 15°35'; longitudine 134°35' est.” Inamicul se găsea la 400 mile – mai mult de 780 kilometri – de portavioanele americane. La bordul lui *Enterprise* ofițerii reflectau gânditori la telegrama lui Nelson, întrebându-se ce avea să hotărască Mitscher al cărui semn distinctiv strălucea la catargul mic al navei *Lexington*. În mai puțin de trei ore avea să se întunece. Opt sute de mile reprezentau extrema limită a autonomiei bombardierelor în picaj și a avioanelor-torpiloare. Dacă Mitscher ordona să se decoleze, aviatorii trebuiau să dea de gruparea operațională japoneză, să o atace către sfârșitul zilei și să apunteze apoi noaptea, fără cea mai mică rezervă de benzină, spre a se învîrți în tura de pistă în așteptarea rîndului. Iar calculul acesta nu ținea seama de suplimentul de benzină necesar luptei. Când aparatele telegrafice automate au început să zumzăie în spatele ecranelor luminoase ale sălilor de așteptare, o tăcere adîncă a coborît în rîndurile piloților de pe *Enterprise*. Obiectivul era gruparea operațională japoneză și, mai exact, portavioanele japoneze; urma poziția semnalată și decolarea imediată. Piloții și-au luat hărțile și carnetele și au urcat tăcuți pe punte. La ora 16, s-a îndepărtat prima formație. „Țîrîtorii”, adică personalul „terestru”, priveau cum avioanele se topeau în cuprinsul cerului. După ce și-au luat toate zborul, pe navă s-a făcut stăpîină tăcerea.

La centrala radio, două difuzoare țîrîiau slab, unul conectat la fonia pe distanță mare, celălalt pe interceptarea foniei inter-avioane cu rază mică de acțiune. În mod firesc, nici o veste nu ar mai fi trebuit să sosească înaintea primelor rapoarte ale șefilor de formații. Aviatorii nu trebuiau să vorbească între ei cîtă vreme nu-l descoperiseră pe inamic;

căci din pricina distanței, emisia lor nu ar putea fi auzită. Așteptarea era singurul lucru cu putință. Așezați spre compartimentul iluminat, aliniați în fața ansamblelor de ascultare, radiotelegrafiști, cu căști ca și telefoniști, stăteau tăcuți și nemișcați. La aproximativ o oră după decolarea avioanelor, unul dintre difuzoare a început să bizâie mai tare. Un ofițer s-a apropiat, în timp ce doi dintre radiotelegrafiști începuseră să bată pe micuțele și tăcutele lor mașini. S-a auzit limpede glasul care spunea: „Toți Scarlet ai Katiei. Iată poziția rectificată pentru voi... Toți Scarlet ai Katiei. Iată poziția rectificată pentru voi...” Un avion de cercetare se adresa celor aflați în zbor. Poziția indicată de el situa pe inamic la 70 de mile mai departe în raport cu indicațiile date piloților la plecare.

Avioanele zburau la 2 500 de metri. Soarele asfințea molcom, în chiar fața lor; lumina-i portocalie se făcuse orbitoare. La ora 18 un pilot din formația de cap și-a pus în funcție fonia: „Mai multe nave în colimator, drept înainte.” Se înșela. Navele acelea nu erau altceva decît niște norișori plumburii coboriți foarte jos deasupra apei. Peste zece minute, un alt pilot s-a pomenit victimă a aceleiași iluzii; a rectificat el însuși în grabă. La 18,15 s-a auzit un glas hotărît: „La apropierea urmăritorilor, inamicul și-a încetat alimentarea.” Bombardierele în picaj au început să ia înălțime – încetișor, ca să economisească benzina.

La 18,23 aviatorii americani descopereau petrolierele; la 18,30, grosul escadrei. Japonezii navigau în trei grupări paralele, cam la zece mile distanță unele de altele. Era vorba de șase portavioane, de patru cuirasate, de unsprezece crucișătoare, de douăzeci și două distrugătoare. (Numărătoarea aceasta exactă nu a putut fi efectuată înainte de atac: nici unul dintre avioanele de cercetare nu survolase pe deplin escadra inamică, iar acum înserarea începea să-și întindă vălurile peste mare.) Șefii grupurilor au împărțit apoi obiectivele: în primul rînd, portavioanele. Acțiunea s-a dovedit încordată, rapidă, spectaculoasă. Bombardierele își începeau picajul în plină zi și îl încheiau într-un

semiîntuneric zebrat de traiectoriile antiaeriane. În văzduh, prea puține avioane Zero, cu totul vreo patruzeci, prost distribuite; anumite grupe de atacatori n-au întâlnit nici unul. Dar tirul acela al antiaeriane a fost cel mai dens, cel mai aprig din câte văzuseră pînă atunci aviatorii americani. Japonezii foloseau proiectile cu termit¹ și fosfor; traiectoriile erau purpurii, verzi, galbene, albe, trandafirii sau negre ca cerneala. Un portavion a fost scufundat, un altul grav avariat, poate și el trimis la fundul oceanului; un al treilea a fost lăsat în flăcări; apoi altele, mai mult sau mai puțin avariate. Fuseseră doborîte optsprezece avioane americane. Odată misiunea îndeplinită, celelalte au făcut cale întoarsă.

Sumarele rapoarte de operații sosiseră la bordul portavioanelor americane către ora 19. De atunci radioul amuțise. Informat asupra rezultatelor atacului, personalul de pe *Enterprise* evita orice comentariu. Nu era greu de ghicit la ce anume se gîndeau cu toții. Supraviețuitorii avioanelor doborîte pe deasupra escadrei japoneze nu aveau, practic, nici o șansă să mai scape cu viață: mureau pe micile lor plute de cauciuc sau sfîșiați de rechini. În privința celorlalți, două erau problemele care îi preocupau: 1. să ajungă pînă la portavioane; 2. să apunteze. Întunericul era deplin; nici o rază de lună. Escadra naviga cu toate luminile „în eclipsă”, potrivit regulamentelor ce se aplică într-o zonă de luptă. Primul indiciu că se apropiau avioanele a constatat într-o rumoare ce s-a contopit cu țîrîitul difuzoarelor conectate pe interceptarea foniei interavioane. Rumoarea a sporit; adunați în fața microfoanelor, ofițerii s-au încredințat că ea se alcătuea din glasuri, din multe, din numeroase glasuri care se porniseră, parcă, să grăiască toate odată. Deocamdată nu putea fi deslușită nici o frază; ici, colo doar câte un cuvînt, asemenea unui obiect aruncat în aer; restul se mistuia într-un vălmășag de nedescris. Apoi iarăși se înțelegeau mai multe cuvinte în șir. Auditorii nu înțeleseseră încă nimic, cînd deodată rumoarea slăbi și astfel putu fi auzită, cu o neașteptată limpezime, următoarea frază: „Nu-i nimic de

¹ Termit: amestec de pulbere de aluminiu cu oxidul unui metal (n.t.)

făcut, Joe; o să intru cu totul în apă. Adio, Joe.” Fusesse rostită calm. Joe nu răspunse. Un alt glas, mai puternic decât celelalte, repeta la nesfârșite indicativul unui avion; părea extraordinar de tânăr glasul și de neliniștit. „Aici... (indicativul). Cine îmi poate indica o poziție ? Vă rog, dați-mi poziția ! Vă rog, dați-mi poziția. Aici...” Un alt glas foarte calm: „Aici Scarlet-doi. Mi-au mai rămas douăzeci de litri. Mă pregătesc să amerizez.” Acum glasurile se deslușeau cu limpezime. Cei ce se aflau în fața difuzoarelor încercau un simțămînt ciudat. Aviatorii vorbeau între ei, nu încetau o clipă să-și vorbească, pe tonurile cele mai variate; dar o făceau cu toții de parcă ar fi alcătuit un univers rupt de restul lumii, de parcă nimeni nu i-ar fi putut auzi, de parcă în afară de comunitatea lor de păsări zburînd prin beznă nu ar mai fi existat nimic. Nici unul nu făcea aluzie la portavioane sau la apunțare. Spuneau: „Mi-au rămas atîția litri” sau „Mai am combustibil pentru cinci minute.” Unul dintre ei, silit să coboare, a adăugat: „Încercați să mă luați mîine, prieteni !” Păreau că nu se bizuie pe nimeni, doar pe cei din specia lor înaripată. Pe măsură ce audiția devenea mai clară, indicativele avioanelor rămase în pană de benzină se înmulțeau întruna. Unii dintre piloți, după ce își dăduseră indicativul, adăugau pur și simplu: „Și eu.” Un altul spuse camaradului său de formație că avea cu ce să se întoarcă, dar că prefera să coboare cu el. Și nu i-a spus decât atât: „Haide”.

La 20,15 serviciul de reperare aeriană anunță sosirea celor dintîi avioane.

La bordul lui *Lexington*, Mitscher măsura puntea în sus și în jos. În Statele Unite scena a devenit la fel de vestită precum întrevederea de la Appomatox¹. „Domnule amiral, spusese căpitanul de rangul 2 Wildhelm, mulți piloți nu vor fi în stare să apunțeze. Aș sugera să iluminăm portavioanele.” Noaptea era opacă. Abia de-și putea desluși Mitscher

¹ Appomatox: localitate în Statele Unite (statul Virginia). Aici a capitulat generalul Lee, comandantul armatelor din sud, predîndu-se generalului Grant, la sfîrșitul războiului de Secesiune (1865) (n.t.)

avioanele din siguranța apropiată. Deasupra *Lexington*-ului, primele avioane zumzăiau în văzduhul de tăciune; li se vedeau semnalizatoarele albe, verzi, roșii. Wildhelm se retrăsese, lăsându-l pe Mitscher să dezlege singur dilema: ori să ilumineze portavioanele și să pună gruparea operațională în primejdie, ori să-i lase pe aviatori în întuneric, pradă celor mai mari riscuri. Navele din gruparea operațională aveau la bord aproape o sută de mii de oameni; prețuia un miliard de dolari. Nimic nu îngăduia să se presupună că nici un submarin japonez nu se găsea prin partea locului.

Mitscher își curmă în sfârșit acel du-te-vino pe puntea întunecată. Ofițerii săi îl văzură întrînd în cabina de veghe rezervată amiralilor și închizînd cu grijă ușa în urma sa. Făcu cîțiva pași pînă la o canapea largă, de piele, care ocupa o latură a încăperii și se așeză, întorcîndu-și pe jumătate trupul voluminos. Fuma, fără să se uite la nimeni, și nimeni nu scotea o vorbă. După un minut și jumătate, amiralul își dădu pe ceafă cascheta de base-ball cu cozoroc mare. Își șterse fruntea de cîteva ori la rînd. Apoi se așeză mai drept între pernele de piele și, întorcînd spre căpitanul de rangul 1 Burke fața-i roșie, săpată de riduri, spuse: „*Turn on the lights*” (aprindeți luminile).

Ordinul fu transmis pe dată prin T.B.S. (*Talk between Ships*: conversație între nave; radio la mică distanță). Luminile de poziție se aprinseră, proiectoarele străpunseră noaptea. Fiecare portavion aprinse un proiector vertical, menit să servească de reper avioanelor, precum și proiectoare orizontale de luminare a punților.

Avioanele zoreau în noapte în urma *Enterprise*-ului, asemenea unor rîndunele aflate în foșnetul zborului. Ofițerul cu aterizările începu să-și agite semnalizatoarele în chiar clipa în care puntea se lumina. Primul avion apună, echipele de servire se și năpustiră. Era un „Hellcat” aparținînd navei *Hornet*. „Ajunsesem la ultima picătură de benzină, mărturisii pilotul. Aș fi aterizat și pe acoperișul infernului”. În clipa aceea difuzoarele transmiseră un mesaj din partea lui Mitscher: „Tuturor avioanelor corpului aerian 58: aterizați pe prima bază ivită.” Oamenii de pe *Enterprise* aveau impresia

că deasupra și în jurul navei lor un roi de albine își întetea zumzetul în puterea nopții; sau mai bine zis nu, căci se vedeau, apropiindu-se, luminițele de la capetele aripilor grupate primejdios de strîns; se vedeau venind dinspre spate, apoi depărtîndu-se, revenind iarăși și iarăși, în timp ce ofițerul cu aterizările cerea piloților să rămînă la distanță. El nu putea înlesni decît apunțarea unui singur avion odată, iar ele ar fi vrut să se năpustească toate, într-un iureș; fără îndoială, erau la capătul puterilor, ca niște naufragiați care abia își mai trag sufletul. Unul dintre ei, neluînd în seamă toate semnalele acelea, a depășit un avion ce se angajase pe linie, „în dungă”. Luminile îi erau stinse, ai fi zis un orb care și-a pierdut mințile. A trecut întîi ca o trombă, la doi metri deasupra punții, pieziș. Ofițerul cu aterizările a deslușit extremitatea unei aripi trecînd doar la un metru de pieptul său. S-a aplecat, după trecerea avionului, apoi s-a ridicat. Întunecatul bolid nu se prăbușise în mare. A mai venit o dată, ignorînd din nou semnalizările. A răsunit atunci sirena de alarmă, iar puntea s-a golit; doar ofițerul cu aterizările a rămas în picioare, la locul său. Avionul s-a izbit cu zgomot de punte; au țîșnit flăcări. A urmat, peste o secundă, șuvoirea extincătoarelor. Apoi proiectoarele au fost stinse. Era nevoie să se facă lucrul acesta, pentru a da de înțeles avioanelor că puntea devenise de nefolosit. Curățirea ei avea să consume pe puțin cinci minute.

Vlăguite, avioanele se învîrteau mereu deasupra grupării operaționale. Pe mare se aprindeau luminile de deznădejde ale aviatorilor căzuți. Se înălțau rachete, explodau proiectile; sub un dom de albă lumină, distrugătoarele apăreau pentru o frîntură de clipă, alergînd pe undele negre ori oprindu-se și culegînd victime. Cînd și cînd, se aprindea brusc un alt proiector; coloana-i albă și lungă pipăia fața apei, asemenea unei antene delicate, apoi se stîngea.

Ce bairam s-ar mai fi încins dacă s-ar fi găsit pe aproape vreo haită de submarine japoneze. Dar lipseau.

Cînd s-a făcut ziuă, avioane de cercetare au pornit să caute naufragiații încă în derivă pe minusculele lor plute pneumatice galben-portocalii. Optsprezece avioane americane

fuseseră doborâte în cursul crepuscularului atac al escadrei japoneze. În pofida oricărei nădejdi, au fost salvați destui membri ai respectivelor echipaje. Crucișătoare anume trimise de Mitscher și-au lansat avioanele care i-au descoperit. Șaptezeci și șapte de avioane căzuseră în mare pe drumul de întoarcere sau așteptând să poată apunța. În pofida devotamentului și a perseverenței salvatorilor, patruzeci și patru de piloți nu au putut fi salvați. Flota japoneză în retragere nu a fost ajunsă din urmă. Gruparea operațională 58 pierduse prea mult timp – dacă ne putem exprima astfel – în căutarea aviatorilor pierduți pe ocean. Și chiar fără asta, japonezii câștigaseră un avans mult prea mare. Iată o explicație pentru cei ce ar voi să înțeleagă motivul pentru care se sustrăseseră atât de ușor. În primul rînd, amiralul japonez dorise să nu-și angajeze navele și își trimisese avioanele la limita razei lor de acțiune; apoi, Mitscher dorise să nu se îndepărteze prea mult de Saipan; în sfîrșit, Mitscher se îndepărtase de Saipan chiar mai puțin decît dorise, căci vîntul de răsărit silise portavioanele să navigheze în direcția estului, pentru a-și lansa ori primi avioanele de vînătoare. Pagubele suferite de japonezi erau totuși apreciabile. Bătălia aceasta este denumită în genere bătălia de la Yap, după numele unui atol situat la vest de insulele Mariane, sau, mai ales, prima bătălie din Filipine, pentru că în clipa în care Mitscher a ordonat reîntoarcerea, portavioanele nu se găseau decît la 545 mile de Samar.

Siguranța operației împotriva Saipanului avea să fie realizată. Inamicul nu avea să mai vie în forță să o tulbure. Grija de a sprijini înaintarea trupelor a fost lăsată pe seama a vreo zece portavioane de escortă. Cucerirea insulei nu avea să dureze mai puțin de o lună. Întîi au debarcat ostașii de marină; apoi, la 19 iunie, trupele armatei. Tactica lor se deosebea de cea a trupelor de marină: ei înaintau în spatele artileriei, în timp ce ceilalți o făceau mai degrabă în trăgători. În mijlocul frontului american se iscă o depresiune. Generalul-locotenent Holland Smith (a nu-l confunda cu Julian C. Smith) comandantul diviziei a 2-a de infanterie

marină, victorioasă la Tarawa) îl eliberă din funcțiile sale pe generalul-maior Ralph Smith (în toate meseriile sînt mulți inși cu numele Smith), comandant al diviziei 27 a armatei, înlocuindu-l „temporar” cu generalul-maior Sanderford Jarman din trupele de marină. Cunoscut în Statele Unite numai la cîteva săptămîni după aceea, incidentul a stîrnit mînia armatei de uscat, care i-a atribuit lui Holland Smith pseudonimul de Nebun Furios.

Japonezii s-au retras în Saipan, așa cum știau s-o face, rezistînd pînă la moarte în fiecare groapă de-a lor. În zorii zilei lui 7 iulie, mai multe mii – între 3 și 5 000, exact nu s-a știut niciodată – înarmați cu mitraliere, cu săbii sau numai cu baionete, au dat disperatul asalt. Sub lovitură, americanii s-au clătinat și s-au retras 2 000 de metri. Dezlănțuiți, japonezii s-au năpustit într-un batalion de artilerie, ale cărui piese trăgeau în grămadă „orizontal”; proiectilele, ale căror tuburi erau reglate la patru zecimi de secundă, explodau la mai puțin de cincizeci de metri de tunuri. Și totuși, două baterii au fost cucerite. Dar japonezii nu au putut face față unei asemenea furii. Superioritatea americanilor în material și efective s-a făcut bine simțită. Ei au recucerit terenul înțesat de cadavre.

S-a pornit atunci în Saipan o tragică epidemie de sinucideri. Mai întîi militarii: generalul-locotenent Yoshijo Saito, guvernatorul insulei și vice-amiralul Chuichui Nagumo, comandantul forțelor navale japoneze din Pacificul central. Prea slab pentru a-și administra singur tradiționalul *seppuku*, a cerut adjutantului său să-l execute. Cea mai mare parte dintre soldații supraviețuitori și-au pus capăt vieții cu grenada. Civili japonezi, refugiați într-o margine a insulei și rămași fără apărare, nu au putut îndura gîndul că aveau să cadă în mîinile celor pe care propaganda națională (la urma urmei ce propagandă acționează altfel ?) li-i înfățișase precum niște demoni. Și astăzi se mai discută asupra numărului sinucigașilor civili din Saipan, asupra numărului de copii aruncați în brațele morții chiar de către părinții lor. Iată prețul războaielor totale. Cucerirea Saipanului i-a costat pe americani 3 246 morți și peste 13

000 răniți.

La 24 august 1944 o ceremonie totodată solemnă și cordială se desfășura la Eniwetok, una dintre noile baze de circumstanță creată de marina americană în Pacificul central. Un mare număr de nave de război se aflau aliniate în ordine de paradă, cu muzici pe punți și echipaje în uniforme albe. Ceremonialul militar este anume prevăzut pentru ca preluarea comenzii de către un militar cu grad înalt să îmbrace un caracter impresionant. Totuși, festivitatea era pătrunsă și de o anume cordialitate, deoarece șeful care luase chiar atunci comanda Flotei a treia era viceamiralul Halsey. Da, cordialitate este cuvântul potrivit, în stare să exprime legătura invizibilă care se stabilea între Frederick William Halsey și fiecare dintre oamenii prezenți în ziua aceea pe laguna Eniwetok (cu mici excepții, poate), cu membrii echipajelor mai ales. Bull Halsey – „Taurul” – nu ne este necunoscut. L-am văzut conducând primele rînduri de portavioane (unul sau două portavioane), într-o vreme în care americanii băteau în retragere pe tot întinsul Pacificului, iar cele cîteva ofensive mărunte aveau doar rostul să susțină moralul oamenilor. Și, lucru ciudat, legenda lui Halsey nu a pălit de fel în perioada aceasta de doi ani în care nu-și exercitase comanda pe mare. De la 26 mai 1942 pînă la 24 august 1944, nici unul dintre oamenii *Enterprise*-ului, nici de pe alte nave americane, nu zăriseră silueta amiralului; se retrăsese în biroul său din Nouméa. Cu toate acestea, Halsey nu încetase să rămînă pentru ei Bull Halsey, omul care se năpustește spre victorie, slobozind sudalme ca un adevărat lup de mare de pe timpuri – ciufut, repezind pe toți cei din jur, dar înzestrat cu o inimă de aur, apropiat de matelot, într-un cuvînt un ins fermecător. Pentru oamenii cărora le era idol nu avea nici o importanță faptul că nu condusesese personal nici una dintre operațiile de seamă ale războiului; ca și în trecut: „cei mai mulți nici nu-l văzuseră, nu știau aproape nimic despre el, habar nu aveau ce forțe navale comandase, nici ce victorii raportase”. Cei care îl văzuseră, fuseseră cucerți pe loc, deveniseră propagandiștii săi neobosiți; era de ajuns. Ca și în trecut, Halsey însemna

pentru echipaje omul care avea să conducă flota americană pînă la Tokio. Este deci foarte probabil că, cel puțin într-o anumite măsură, comandamentul superior împărțea și el convingerea aceasta, de vreme ce Halsey se pomenea cu comanda celui mai mare corp de luptă american. Într-adevăr, comandamentul superior își spunea că venise timpul să ia cu asalt și ultimele poziții japoneze, Japonia însăși. Și, odată pregătite toate, el hotărîse: mult mai mult decît Spruance, „mașina omenească”, socotit însă de unii lipsit de agresivitate, Halsey „Taurul” era acum omul situației.

Se plictisise în biroul său. A obținut de la Nimitz libertatea de a se mișca pentru a-și constitui o flotă uriașă, iar temperamentul său s-a manifestat pe dată, în însăși articularea acelei armade. A împărțit-o în trei părți: o „Forță expediționară”, destinată cuceririi obiectivelor (escortarea și apărarea transportoarelor, sprijinul debarcărilor); o „Forță de zonă înaintată”, a cărei misiune era să o susțină permanent pe prima; și, în sfîrșit, o a treia forță, plasată direct sub ordinele sale: aceasta, modest intitulată „Forță de acoperire”, reunea cele mai bune cuirasate, aproape toate portavioanele cu siguranța lor apropiată, pe scurt, esențialul puterii de atac. Misiunea acestei „Forțe de acoperire”, denumită și gruparea operațională 30, era definită după cum urmează: „Să fie folosită orice ocazie ce se oferă ori se creează pentru a distruge cea mai mare parte a flotei inamice”. Halsey găsea mijlocul să-și atribuie personal singura misiune care l-a interesat vreodată: o adevărată muncă de corsar, dar, de data aceasta, cu mijloace uriașe.

Prima operație întreprinsă a fost cucerirea insulelor Palaus (sau Palaos), care s-a desfășurat între 6 și 23 septembrie. Puține sînt de spus despre cucerirea aceasta, în ciuda marilor cantități de mijloace de luptă puse în acțiune – sau poate tocmai din această pricină. Puține de spus are istoricul. Dar este în afara oricărei îndoieli faptul că mulți dintre combatanții debarcați pe atolurile acelea au trăit clipe neînchipuit de dramatice. Garnizoanele japoneze, lipsite de apărare aeriană (insulele Palaus fuseseră bombardate vreme de luni și ani) puțin sau deloc alimentate, și-au susținut

pretutindeni și cu același curaj deznădăjduitele lor lupte. Anumite poziții nu au fost cucerite decît cu prețul unor aprige eforturi, ca de pildă Peliliu, atacată la 7 septembrie, unde luptele au continuat pînă la sfîrșitul lui noiembrie. Dar „armada” nu staționa tot timpul în fața insulelor. Ea sosea, începea bombardamentele prealabile, iar debarcarea era întreprinsă potrivit unui proces desfășurător ce atingea cel mai înalt grad cu putință. De îndată ce trupele puneau piciorul pe pămînt, de îndată ce era bine consolidat capul de pod, erau lăsate la fața locului cîteva portavioane de escortă, pentru a asigura „sprijinul” aerian, iar „armada” naviga spre o altă poziție japoneză. Ultima cucerire a fost Ulithi, atol situat între Peliliu și Guam. Ulithi a fost bombardat și pisat cu tunul două zile; apoi dragoarele au deschis drum transportoarelor, care au lăsat la apă tot ceea ce trebuia pentru debarcare. Trupele au sosit în aceeași clipă pe plajele celor cinci insule ale atolului. „Nu se afla acolo nici un japonez, iar băștinașii erau proamericani”.

După cucerirea insulelor Palaus, Filipinele deveneau obiectivul imediat următor.

„Filipinele: arhipelag din Malaiezia, în Marea Chinei. Aparține Statelor Unite încă de la războiul hispano-american din 1898. Climă umedă și caldă. Cafea, orez, mirodenii, zahăr de trestie, tutun, cînepă, fier, cauciuc. Vulcani, dese cutremure de pămînt. Insule principale: Luzon, Mindanao. Capitala: Manila.” Ce să mai adăugăm la extrasul acesta din dicționar spre a reaminti, în cîteva cuvinte doar, forma și culoarea insulelor în care Magellan a trăit certitudinea că pămîntul este rotund și unde, la puțină vreme după aceea, și-a aflat moartea ? Luzon, Mindanao, Panay, Palawan, Leyte, Samar, Cebou, Negros, Bohol, Mindoro; nu numai aceste cîteva insule, dar mai mult de șapte mii de insule sau insulițe; 1 800 kilometri, adică distanța de la Marsilia pînă la coasta nordică extremă a Scoției, sau cea de la Hamburg la Moscova. Suprafața insulei Mindanao egalează întrucîtva pe cea a celor nouă Insule britanice. Populația: 13 milioane locuitori. Chiar înainte de război, Manila număra 360 000 de

suflete. Cinematograful ne-a înfățișat uneori fiiiipinezi: oameni mai degrabă scunzi, cu chip smead, mișcându-se și circulînd cu tramvaiele sau cu mașinile pe străzi forfotitoare, manifestînd la mitinguri politice; sau siluete fugare prin junglă, aproape sălbatici. Iar pe decorul acesta foarte exotic, umbra proteguitoare a flămurei înstelate.¹

Dar, în septembrie 1944, americanii vroiau să recucerească Filipinele, deoarece se aflau în stăpînire japoneză. Că au căzut în mîinile japonezilor, nu e lucru de mirare, dacă ne aruncăm o privire pe planisfera Pacificului. De la Manila la San Francisco, 11 500 kilometri; de la Manila la Yokohama, 3 250 kilometri. Fluxul japonez se revărsase cu ușurință peste protectoratul acesta despărțit de metropola sa prin aproape o treime din lungimea ocolului pămîntesc. Revărsarea aceasta lăsase americanilor o amintire cît se poate de vie. În fața invadatorului galben, fuseseră nevoiți nu numai să capituleze, dar să se și retragă. Generalul Wainwright s-a așezat pesemne la o masă în fața generalilor niponi și a semnat, în timp ce era coborît pavilionul american de pe insula Corregidor. Neplăcute imagini. Dar, în același timp, amintirea rezistenței eroice a trupelor lui MacArthur în peninsula Bataan, apoi în insulița fortificată, dăinuia ca o temă eroică fundamentală. Înainte ca această ultimă redută să se dea învinsă, MacArthur primise de la Roosevelt ordinul de a se retrage. Un submarin american venise două nopți de-a rîndul să imbarce aurul din Filipine, apoi MacArthur părăsise insula Corregidor cu o vedetă, strigînd: „O să mă reîntorc”.

Acum, toate denumirile acestea redeveneau numele unor obiective apropiate. Totuși, planul metodic de recucerire s-a întins pe mai multe luni; coastele arhipelagului filipinez sînt decupate, ele formează șenale interioare ușor de minat și de apărat; pe deasupra, se știa că japonezii amenajaseră șaptezeci de aerodromuri pe insulele principale. Pentru început, avea să fie ocupat atolul Yap; apoi insula Talaoer,

¹ Filipinele au obținut independența în 1946, devenind republică (n.t.)

situată la 170 mile sud de Mindanao; din punctul acela aveau să se lanseze trupele lui MacArthur, punînd piciorul pe coasta meridională a insulei Mindanao. Prin salturi ori înaintare obișnuită aveau să fie atinse alte poziții strategice. Debarcarea cea mai importantă, care urma să aibă loc în golful Leyte, în chiar inima arhipelagului, era prevăzută pentru 20 decembrie. După ce luă la cunoștință respectivul program, Halsey trecu la executarea lui. În ziua de 8 septembrie, avioanele grupării operaționale au început să bombardeze aerodromurile din Mindanao. Și iată că intervine aici o bruscă accelerare a ritmului înaintării. Explicația este următoarea:

În primul rînd, aviatorii nu au întîlnit deasupra insulei Mindanao decît o foarte slabă rezistență aeriană. În al doilea rînd, un pilot din gruparea operațională 38, silit să aterizeze, și care își putuse repara avionul, s-a înapoiat cu informații nespuse de interesante. Patriotii filipinezi îl ajutaseră să-și dreagă avionul; „rezistenții” aceia păreau să aibă o formă de organizare superioară; ei furnizau asupra sistemului de apărare japonez din arhipelag informații precise care întăreau constatările aviatorilor: japonezii aveau acolo avioane puține; și apoi garnizoanele japoneze erau prea firave ca număr, spre a putea ține sub control teritoriul acesta mare, a cărui populație le devenea tot mai ostilă. Nu pentru prima oară primea comandamentul american informații asupra situației din interiorul Filipinelor. Unii ofițeri rămași acolo după capitulare, ascunși sau aduși cu submarinul, încurajau mișcarea de rezistență și conduceau propriu-zis guerila; de la o vreme, rapoartele lor se dovedeau optimiste. Chiar prea optimiste, socotise comandamentul. În timp ce asculta relatările aviatorului de care s-a pomenit mai sus, amiralul Halsey privea, de pe puntea cuirasatului-amiral, înălțimile cele verzi ale Cebou-ului (între timp, gruparea operațională ataca alte insule) ce se decupau clar pe cerul albastru. Văzute astfel, dinspre mare, pămînturile acestea păreau, într-adevăr lipsite de apărare. Dar dacă, într-adevăr, erau lipsite ? Aviatorul istorisea cum filipinezii îi arătaseră dreptunghiuri de hîrtie în care fusese învelită ciocolată

americană adusă cu submarinul și păstrată cu sfințenie; pe hîrtia aceea se putea citi fraza devenită *slogan*: „Mă voi întoarce. MacArthur”. Oare iarăși avea să se piardă timp prin reînceperea, la o scară imensă, a demonstrației aproape ridicole de la Ulithi ? Halsey chemă pe unul dintre ofițerii săi și îl puse să redacteze o telegramă. Același text pentru Nimitz la Pearl Harbor și pentru MacArthur în Noua Guinee. Halsey le împărtășea cele aflate. „Să nu pierdem timpul. Să debarcăm la Leyte cît mai repede”. După ce a schimbat unele mesaje cu MacArthur, Nimitz a chemat la telefon, de la Pearl Harbor, pe șeful „statului major combinat”. Personajul acesta important asista la o recepție ce se dădea într-un castel în cealaltă parte a lumii, în Canada. Și-a cerut scuze de la stăpîna casei, a luat receptorul și, după cinci minute, a spus: „De acord”. Data marelui eveniment: 20 octombrie.

Tactica lui Halsey era următoarea: să-l uluiască pe adversar, să-l neliniștească în privința locului în care avea să fie dată lovitura hotărîtoare. A fost bombardată Manila. Și iarăși tone de exploziv au țândărit totul și au semănat foc peste Cavite, între timp reconstruit, peste Corregidor, unde vegetația pansase vechile răni. Bazele și porturile învecinate au fost măturate de rafalele trimise de avioane. Apoi gruparea operațională s-a năpustit spre nord, pînă în insulele Okinawa. Și din nou în sud asupra Luzon-ului. Efectul de uluire fusese dobîndit. Surprinși de fiecare dată, japonezii reacționau slab. În zilele de 12 și 13 octombrie a fost atacată insula Formosa. Totul a luat atunci altă față.

Falezele coastei răsăritene ale Formosei sunt cele mai înalte și mai abrupte din întreaga lume; pereții lor se sumețesc pînă la 1 800 metri deasupra nivelului mării. În clipa în care aviatorii americani îi zăriră tăind orizontul, roiuri de apărători japonezi înțesaseră cerul. Peste o mie de avioane japoneze; opt sute au fost doborîte. Douăzeci și șase de nave japoneze au coborît în abisurile oceanului. Americanii au pierdut 89 de avioane. Pentru întia oară, după îndelungă vreme, marinarii Flotei a treia au putut vedea iarăși avioane inamice și bulgări negri de fum deasupra navelor lor. Deși nu mai vedeau acum decît o mică parte din

avioanele angajate în luptă. Ochiul tot mai necruțător al radarului detecta de la distanță roiurile inamice; cele mai mari bătălii aeriene se desfășurau departe de nave, iar acestea nu erau atacate decît de către cîțiva piloți, cei mai cutezători sau cei mai fericiți, ce se strecuraseră prin vîlmășagul încăierării. Două crucișătoare au fost destul de serios avariate, pentru a trebui să fie remorcate. Halsey a lăsat în spatele său un grup tactic spre a acoperi reîntoarcerea betegiților, în timp ce, cu grosul flotei, se năpustea din nou spre Filipine. A doua zi, posturile de radio japoneze vesteau omenirea că flota americană din Pacific fusese strivită, aproape nimicită. Rapoartele piloților japonezi care, de bună credință, socotiseră cele două crucișătoare și grupul tactic lăsate în urmă drept „rămășițe ale escadrei americane” s-au dovedit a fi, de fapt, pricina acestei colosale erori. Rapoartele au fost exploatare fără a mai fi verificate și fără prudență de către o propagandă doritoare să răspîndească, în sfîrșit, o veste bună. Împăratul, inspiratorul și cauza tuturor victoriilor a fost felicitat în ședință solemnă de chiar Cabinetul său. Peste patruzeci și opt de ore avea să se vadă realitatea. Smintiții care compromiseseră pînă și autoritatea supremă au fost luați la întrebări și astfel a început cercetarea celor ce se făceau responsabili de situația creată. Cel mai limpede rezultat al gafei a fost hotărîrea de a scoate cu orice preț flota, pentru a salva onoarea și pentru a dobîndi, de mai era cu putință, victoria prematur anunțată.

Cînd naviga în formație normală, „armada” lui Halsey acoperea o suprafață maritimă de 80 kilometri lungime pe 18 lățime. După cum am mai spus, era denumită, în general, Flota a treia. Spre a putea cuceri Filipinele, forța aceasta trebuia să colaboreze cu Flota a șaptea, așezată sub ordinele lui Kinkaid. Aceasta cuprindea 8 cuirasate vechi, 5 crucișătoare grele, 6 crucișătoare ușoare, 18 portavioane de escortă, 86 distrugătoare, 25 escortoare, 11 fregate. Misiunea ei exactă era să acopere debarcarea pe plajele golfului Leyte. Halsey trebuia să sprijine și acopere Flota a șaptea, trebuia să distrugă orice forță navală inamică ce amenința Filipinele

– și chiar dacă nu ar fi atacat-o, să o întâlnească sau să o detecteze. La 17 octombrie Halsey i-a telegrafiat lui Nimitz, spre a se plînge că misiunea sa numărul unu (acoperirea Flotei a șaptea) nu-i lăsa destulă libertate de mișcare. Nimitz a răspuns că regretă, dar că ordinele nu pot fi schimbate: trebuia acoperită, mai întii, Flota a șaptea.

Debarcarea pe plajele de la Leyte a avut loc la 20 octombrie, după obișnuita pregătire prealabilă și fără nici o dificultate. A fost distrus un singur L.C.I. (*landing craft infantry*, șalandă de debarcare pentru infanterie). Priveliștea miilor de nave adunate acolo amintea mai degrabă o uriașă migrație umană decît o operație militară, de n-ar fi fost flăcările și fumul ce se ridica de pe țărături, unde încă mai trăgeau cîteva mortiere japoneze. La cinci ore după debarcarea valului de asalt numărul unu, MacArthur a pus piciorul pe plaja Tacoblan. El s-a îndreptat imediat spre microfonul instalat pe nisip de către Corpul de transmisiuni: „*This is the voice of freedom, General MacArthur speaking...* Aici este vocea libertății, vă vorbește generalul MacArthur. Popor al Filipinelor, m-am reîntors. Prin grația lui Dumnezeu atotputernicul, forțele noastre au pus din nou piciorul pe pămîntul filipinez, consfințit de cele două popoare ale noastre. Uniți-vă cu mine ! Fie ca neînfrîntul spirit dovedit la Bataam și Corregidor să ne îndrume ! Fie ca inimile să nu știe ce-i frica, fie ca tot brațul să se oțelească ! Dumnezeu pășește în fruntea noastră și ne arată calea... Răspundeți apelului său, mergeți cu toții către Sfîntul Caliciu, întru victoria Dreptății.” Este ușor de înțeles, populațiile filipineze erau credincioase. Între timp aviația americană continua să bombardeze împrejurimile. La sfîrșitul zilei Z plus una, debarcaseră 124 000 de soldați. Pierderile americane se soldaseră cu 75 de oameni.

În zorii zilei Z plus două, adică la 22 octombrie, amiralul Kinkaid a primit un mesaj emis de submarinul *Darter*, care, dimpreună cu *Dage*, făcea de gardă la vest de Filipine, la intrarea în strîmtoarea Palawan. *Darter* semnala prezența a trei crucișătoare japoneze. În noaptea de la 22 spre 23, *Darter* și *Dage* au trimis un nou mesaj: o formație,

cuprinzînd mai multe nave mari, probabil cuirasate, venind dinspre sud-vest, se îndrepta spre strîmtoare.

Cea de a doua bătălie a Filipinelor, denumită îndeobşte bătălia de la Leyte, a cărei desfăşurare o vom vedea îndată, avea să dureze două zile. Prin marele număr de nave angajate de o parte şi de alta ea reprezintă cea mai mare bătălie navală a timpurilor moderne. Oricum, dată fiind evoluţia tehnicii, nu este cu putinţă ca numele ei să rămînă în istorie drept cel al ultimei mari bătălii navale. În privinţa descrierii acestui eveniment istoric, două sînt soluţiile ce ni se oferă. În primul rînd, să o povestim *integral*, adică pornind de la concepţia strategică, fără a omite nimic din desfăşurarea ei tactică; aceasta ar însemna să-i consacram un volum serios, unul nou, căci mai multe cărţi au şi fost scrise despre ea. În afară de inconvenientul cantitativ, ar mai exista şi posibilitatea ca o asemenea lucrare să nu fie definitivă. O comparaţie între primele istorisiri ale bătăliei de la Leyte cu ultimele trezeşte multă uimire, tocmai prin deosebirile de vederi în privinţa concluziilor şi chiar a faptelor expuse. Primele miroseau a propagandă. Ultimele, potrivit însăşi părerii autorilor lor, mai prezentau lacune; în bătălia aceasta s-au scufundat nave uriaşe, cu documentele şi statele lor majore, iar pierderile acestea vor face multă vreme imposibilă reconstituirea exactă a anumitor episoade. Una dintre cele mai bune lucrări istorice rămîne cea a lui C.V. Woodward: *The battle for Leyte Gulf*; este obiectivă şi ţine seama de punctul de vedere japonez, relevat în parte de interogatoriile luate amiralilor şi ofiţerilor împăratului. În ce ne priveşte, nu dorim să-i urmărim exegeza. A doua soluţie care ni se oferă este următoarea: să descriem bătălia de la Leyte aşa cum au văzut-o marinarii de pe portavionul *Enterprise*. În cazul acesta, cîtă monotonie şi ce viziune fragmentată ! Marea, timpul care trece, la orizont un ţărm mai înalt, povîrnit, de care te apropii pînă ce-i desluşeşti vegetaţia luxuriantă, de care apoi te îndepărtezi şi din nou doar marea, cerul golit de avioane inamice, rutina decolărilor şi a apunţărilor... Viziunea aviatorilor de pe *Enterprise*, poate nu atît de monotonă, s-ar dovedi doar cu puţin mai

nefragmentată. O asemenea juxtapunere, în care să fie deci alăturate acțiunile aviatorilor și cele ale marinarilor, s-ar dovedi – psihologic și istoric – inexactă. Într-adevăr, în timp ce pe câmpul de la Waterloo Fabrice del Dongo nu cunoștea din toată desfășurarea bătăliei decît ceea ce se petrecea direct sub ochii săi, și deci nu pricepea nimic, la Leyte informarea marinarilor și a aviatorilor portavionului *Enterprise* nu se mărginea la ceea ce vedeau. Radioul a îngăduit de multe ori oamenilor să asiste la angajările avioanelor proprii ale navei și chiar la ale altor nave; într-o anume măsură ei au fost ținuți la curent cu desfășurarea generală a bătăliei de către ofițerii cu informațiile, ce vorbeau la difuzoare. Într-un cuvînt, deci, nu este cu neputință reconstituirea bătăliei de la Leyte, reconstituire care să ne dea o privire de ansamblu, și care să nu se deosebească cu nimic de adevărata bătălie trăită și cunoscută de către oamenii navei *Enterprise*. Trebuie să înțelegem odată pentru totdeauna că atîta vreme cît un eveniment nu prezintă un caracter monolit și elementar, istoria lui nu înseamnă decît o reconstituire aproximativă, că orice mărturie este discutabilă. În ce mă privește, cad pe gînduri ori de cîte ori descopăr aerul tacticos, măsurat, cu care anumiți istorici, militari sau nu, ignoră simultaneitatea evenimentelor, suprapun episoade ce nu se pot împăca între ele; de asemenea, cînd constat dezinvoltura superioară cu care trec sub tăcere amănuntele (sau chiar faptele importante), rămase nelimpezi ori inexplicabile. Trebuie să mărturisesc că analizarea critică a mărturiilor și a documentelor m-a costat mult mai multe ceasuri de împovărătoare scrupule și ore de insomnie decît oricare altă creație. Așadar – întorcîndu-ne la bătălia de la Leyte – să ne mulțumim cu *faptele mari* și *sigure*, iar cînd va fi cu putință le vom ilustra cu elemente izvorîte din înseși istorisirile martorilor oculari. Ce importanță are dacă relatarea noastră se va asemăna puțin cu o „poză” de pe vremuri. Un amănunt: din cînd în cînd va fi nevoie (voi face în așa fel, încît lucrul să se întîmple cît mai puțin) să ne aruncăm ochii pe hartă.

Cele două submarine americane, care în noaptea de la 23

spre 24 octombrie semnalaseră prezența unor nave de război japoneze la gura strîmtorii Palawan, au păstrat legătura. Ele au urmat formația inamică sau mai bine zis au precedat-o, aproape deasupra apei, una cu noaptea, la cîteva metri distanță unul de celălalt. De la o „cadă” la alta, cei doi comandanți își puteau vorbi. Se sfătuiră în vederea unui atac. Puțin înainte de ivirea zorilor, submarinele intrară în imersiune și se apropiară de inamic. Aplecați asupra hidroloatoarelor lor, cei doi comandanți vedeau cum cresc țintele. Puternicele nave navigau pe două șiruri de linie, escortate de nave mai mici. La ora 5,32 *Darter* își lansă cele șase torpile din față: în timp ce ele își străbăteau traiectul, submarinul făcu stînga împrejur și le lansă pe cele patru din spate. Prima jerbă atinse în clipa aceea chiar nava din capul formației japoneze. În periscopul său, comandantul văzu trombele a cinci explozii. Nava japoneză, care ocupa aproape tot cîmpul lunetei, se învălui într-un fum negru, din care țîșneau fulgere portocalii. Și începu să se scufunde cu prova, în timp ce a doua navă de linie – obiectivul celei de a doua jerbe a *Darter*-ului – era cutremurată de patru explozii. A mai rămîne pe loc, în calitate de spectator, ar fi fost o nebunie; *Darter* intră profund în imersiune. Trimisese la fundul oceanului crucișătorul greu *Atago* și avariase grav un alt crucișător greu, *Takano*. Peste cîteva minute, *Dace* operă în același fel, scufundînd crucișătorul greu *Maya*. Cîteva clipe bune cele două submarine au mai rămas nemișcate în adîncurile apelor, în timp ce la suprafață foșneau elicele torpiloarelor, iar explozia grenadelor frămînta noianul apelor. Au scăpat nevătămați. *Atago*, nava scufundată de *Darter*, purta însemnul amiralului Kurita, comandantul șef al acestei escadre venite de la Singapore. Kurita a fost salvat de un distrugător; și alți cîteva odată cu el. Dar majoritatea echipajelor, mai cu seamă jumătate din serviciul de transmisiuni al statului major, își aflaseră moartea în valuri. Pierderea aceasta avea să stăvilească cifrarea și descifrarea mesajelor, cîntărind greu în sortii bătăliei.

În cursul zilei de 23, Flota a treia și-a întîlnit petrolierele în largul Filipinelor, la aproximativ 280 mile nord-est de

insula Samar. Portavioanele își umplură enormele rezervoare. Erau vreo 12 la număr, plus 6 cuirasate rapide, aproximativ zece crucișătoare și cam cincizeci de distrugătoare.

Apropierea inamicului putea fi privită fără spaimă, cu atât mai mult cu cât apropiata acoperire a debarcării de la Leyte era asigurată de Flota a șaptea a lui Kinkaid, amintită mai sus. În același timp, un alt grup tactic, alcătuit din 5 portavioane escortate, comandat de viceamiralul Mac Cain, era pe punctul de a se îndepărta de Filipine, pornind spre baza din Ulithi (Pacificul Central), unde echipajele aveau să se mai odihnească puțin. În ajunul unei mari bătălii, asemenea spectacol putea naște într-adevăr uimire. Iată ce s-a întâmplat. Către jumătatea lui octombrie, Mitscher – mare comandant al portavioanelor și aspru veghetor la toate cele (avea să se stingă în 1947, pare-se din pricina surmenajului supraomnesc din vremea războiului) – băgase de seamă că oamenii dădeau semne de oboseală: „De trei sute de zile, zece mii de marinari de-ai mei nu au mai coborît de pe punțile navelor lor. Nici o escadră nu a avut de făcut vreodată un efort atât de prelungit”. Așadar, s-a luat hotărîrea ca navele să fie trimise în repaos, prin rotație. Cînd a sosit vestea că escadra japoneză se apropie, gruparea operativă a lui Mac Cain se și afla în drum spre Ulithi, mult prea departe pentru a mai putea fi rechemată în timp util. Și apoi, balanța forțelor nu era de fel neliniștitoare. După ce s-a încheiat realimentarea cu păcură, Halsey a ordonat reîntoarcerea în Filipine. Flota a treia a fost scindată în trei grupuri tactice, ale cărei diviziuni s-au dispersat în zorii zilei de 24, pe mai mult de 200 mile, astfel încît să formeze un soi de greblă uriașă cu direcția sud-vest. Departe, în față, escadrilele desfășurate în evantai scormoneau cerul. Vizibilitatea era excelentă. Pe marea intens albastră, insulele tropicale apăreau de sus asemenea unor strălucitoare nestemate. La 7,46 un pilot de pe *Intrepid*, care zbura la 3 000 de metri, a reperat pe radarul său o escadră inamică. Peste cîteva minute, a văzut-o cu ochii săi. Forța aceasta navală era aceeași cu cea semnalată și atacată înainte de către submarinele *Darter* și *Dace*. Ea se alcătua din 5 cuirasate, 8

crucișătoare grele, 2 crucișătoare ușoare, 13 distrugătoare. Două dintre cuirasate erau *Yamato* și *Musashi*, a câte 63 000 tone fiecare. Adversarii lor americani cei mai puternici deplasau fiecare câte 45 000 de tone. Nici o navă de linie, comparabilă cu *Yamato* sau *Musashi*, nu mai fusese văzută pe apa mărilor. Cea mai deplină taină învăluisese construirea și probele acestor doi coloși. Se pare că artileria lor principală era formată din 9 tunuri a 450 mm. Astfel de nave erau în stare să-l angajeze pe adversar într-o bătălie cu tunul, menținându-se totodată la distanță. După o socoteală oarecare, escadra aceasta japoneză (provenind de la Singapore și avînd drept comandant pe amiralul Kurita) avea să ajungă – de nu avea să fie oprită în drum – în vecinătatea bazei Leyte, în zorii zilei de 25. Lui Halsey nu-i plăcea să-iasă în întîmpinare printre brațele mărilor interioare, minate și lesne apărute de aviația japoneză care își avea baza pe uscat. În afară de aceasta, Serviciul de Informații al S.U.A. anunțase intervenția probabilă a unei alte escadre japoneze ce cuprindea portavioane și care ridicase ancora la Formosa, sub ordinele amiralului Ozawa, trebuind să sosească prin nordul Filipinelor. Pentru acest al doilea motiv, Halsey detesta și mai mult o angajare între brațele unor mări interioare. Se hotărî să-l oprească pe inamic (escadra Kurita) prin masive raiduri aeriene. Ceea ce trebuie reținut din toate acestea este simplu și limpede: Halsey, care se găsea la răsărit de Filipine, afla că escadra lui Kurita, venind din vestul Filipinelor pătrundea în apele interioare și își trimitea avioanele împotriva ei. În același timp, el telegrafia grupului tactic al lui Mac Cain, care se îndrepta spre încîntările din Ulithi, să facă stînga împrejur, pentru a veni să participe la bătălie.

Să ne închipuim că ne aflăm într-unul din avioanele Flotei a treia sau, și mai bine încă, într-un balon himeric ce plutește la o foarte mare înălțime pe deasupra Filipinelor. Iată sumarul evenimentelor la care vom asista în ce privește ziua de 24: avioanele Flotei a treia se aflau pe punctul de a ataca, în mai multe reprize, escadra lui Kurita: avioane ale

Enterprise-ului aveau să repereze și să atace, tot în apele filipineze interioare, dar mult la sud de forțele lui Kurita, o a doua escadră japoneză, în drum spre Leyte, ca și prima: în sfârșit, în timpul acestor atacuri, unele portavioane americane aveau să fie ele însele atacate de aviația japoneză; un anume număr dintre atacatori aveau să fie recunoscute drept avioane de pe portavioane, iar Halsey avea să afle astfel că a treia escadră inamică așteptată, cea a lui Ozawa, ce trebuia să sosească dinspre nord, se apropia. Iată și câteva amănunte.

Atacatorii americani înaintau într-un cer pustiu. Nici un avion care să apere navele lui Kurita. Dar barajul antiaerian a izbucnit în jerbe de foc și mai grozave decât cele văzute în prima bătălie pentru Filipine. Fiecare cuirasat poseda, în afară de tunuri, 120 de mitraliere a 25 de milimetri; fiecare crucișător, 90; fiecare distrugător, 40. Sub plafonul acela de fier și foc, forța navală a lui Kurita se îndrepta spre Leyte. Primul atac a lăsat-o nepăsătoare; era aproape imposibil să-ți dai seama de roadele loviturilor. Cel de al doilea val a obținut rezultate ceva mai bune, căci a atins unul dintre cei doi mastodonți, precum și alte nave. Valul al treilea cuprindea 60 avioane de vânătoare, 32 avioane-torpiloare, 20 bombardiere în picaj. În urma atacului s-a putut vedea cum una dintre cele două nave *Yamato* își încetinise înaintarea, iar prova începea să i se scufunde. După al patrulea raid, Mitscher i-a semnalat lui Halsey faptul că unul dintre cele două crucișătoare mari, precum și două crucișătoare grele „puteau fi socotite grav avariate”. După al cincilea, crucișătorul cel mare „putea fi socotit ca și scufundat”; un altul, mai puțin uriaș, se preschimbase într-o pălălaie; și apoi, escadra lui Kurita se îndrepta spre vest, prin urmare bătea în retragere. Ultimul val ajunsese deasupra obiectivului la ora 16. Japonezii își vedeau de drum spre vest. După acest ultim atac, Halsey i-a telegrafiat lui Nimitz și lui MacArthur, arătând că raidurile efectuate în timpul acelei zile se dovediseră nespuse de rodnice; fusese scufundat un cuirasat de 63 000 de tone, un altul ardea, două suferiseră mari avarii, trei crucișătoare de asemenea, iar un al patrulea

crucișător se scufundase și el; pe scurt, escadra lui Kurita încetase să mai fie atât de înfricoșătoare.

Escadra meridională, descoperită și atacată de o patrulă a *Enterprise*-ului, cuprindea două cuirasate, un crucișător greu și patru torpiloare. Era forța amiralului Nishimura, venind – ca și prima – de la Singapore, cu misiunea de a face diversiune. Atacul american nu i-a pricinuit decât avarii ușoare, astfel că ea și-a urmat drumul.

Primul dintre atacurile aeriene japoneze, susținut de avioane cu baze terestre, a început către ora opt și a durat două ceasuri. El a avut drept obiectiv în special grupul tactic 38,3 – cel mai de nord din dispozitivul lui Halsey. (*Enterprise* făcea parte din grupul 38.4, care opera la sud.) Atacatorii erau numeroși – între 150, 200. Mulțumită radarului, cei mai mulți au putut fi interceptați la mare distanță de către portavioanele care, în timpul acțiunii, au rămas la adăpostul unor nori joși și grei și al unei perdele de ploaie din care nu ieșeau decât pentru a-și lansa ori primi avioanele. Unul dintre ele, *Princeton*, a fost totuși lovit de o bombă, la sfârșitul atacului.

Al doilea atac, îndreptat împotriva aceluiași grup 38,3 a avut loc către ora 13. De data aceasta vânătorii americani dăduseră greș cu interceptarea, iar luptele s-au desfășurat deasupra și în jurul portavioanelor. Nici unul nu a suferit avarii serioase. În timpul acestui atac, au putut fi observate în rîndurile atacatorilor numeroase avioane de tip „purtate”. În cursul celor două atacuri au fost doborâte aproape 200 de avioane japoneze. Grupul 38,3 a pierdut zece avioane.

Bomba care a lovit portavionul ușor *Princeton*, către ora 9 dimineața, a găurit puntea de zbor și a explodat în antrepozitul hangarelor, aprinzînd rezervoarele de benzină ale celor șase avioane-torpiloare parcate acolo, cu torpilele prinse sub aripi. Echipetele de intervenție s-au aruncat în fumul negru și, pe dată, a și fost auzit foșnetul jeturilor ce țîșneau din extincatoare. În mod normal, un asemenea incendiu ar fi trebuit să fie repede „stăpînit”. Comandantul *Princeton*-ului socotea că-și va putea menține totuși locul în formație. Dar se întîmplă uneori că focul să nu se vrea

învins, iar inamicul să fie șiret și încăpățînat. Înăbușit în interpunte, incendiul de pe *Princeton* se prelingea răutăcios în sumedenie de alte locuri. Avioanele aflate pe puntea de decolare fură trimise pe mare. *Princeton* părăsi formația. Din străfundurile navei se auzeau răsunînd explozii înăbușite. La 10,02 o explozie despică în două puntea de zbor, azvîrlind în aer platoul ascensorului de la pupa și, odată cu el, numeroși marinari. Astfel, oamenii de pe celelalte nave asistară la un spectacol aproape uitat: portavionul stopat pe mare, purtînd o coloană de fum negru de 300 metri înălțime, și distrugătoarele salvatoare alergînd spre el. La 10,50 comandantul navei *Princeton* ordonă evacuarea răniților. Distrugătorul *Irwin* acostase la prova portavionului. Hula marină se izbea de uriașa navă, frîngîndu-i suprastructurile; după ce, cu chiu cu vai, răniții au fost transbordați, distrugătorul s-a îndepărtat. Alte trei distrugătoare s-au apropiat, stropind cu apă *Princeton*-ul, ca niște adevărați pompieri. Incendiul părea să scadă. În timp ce restul grupului tactic se îndepărta, crucișătorul *Birmingham* se apropie la rîndu-i și chiar acostă, punînd în funcțiune patrusprezece furtunuri mari. Marea se învîlvora din nou, iar navele se ciocneau ca niște berbeci; două tunuri de 120 ale crucișătorului au fost smulse de pe platforma lor, ca niște jucării; noi incendii la prova portavionului, din care cauză *Birmingham* a fost nevoit să se depărteze puțin. Un alt distrugător, *Morrison*, care voise să acosteze la rîndul său, pentru a trece la bordul *Princeton*-ului o grupă de intervenție, își prinse ca într-o menghină suprastructurile între cele două coșuri proeminente ale portavionului, astfel că mai mult de o oră se văzu prizonier, lipit de masa enormă a navei, săltat, lovit, supus distrugerii. În același timp, o navă din siguranța imediată semnală apropierea unui submarin japonez – informație falsă, din fericire. Un talaz mai puternic smulse în sfîrșit pe nenorocitul *Morrison* din ucigătoarea strînsoare, proiectînd asupra lui un jeep și un tractor. Cu puțin înainte de ora 15, comandantul navei *Princeton* estimează că incendiile ce-i pustiiseră punțile erau domolite, astfel că ceru să fie remorcat. *Birmingham* manevră pentru a da remorca. Doar

vreo treizeci de metri îl despărteau de portavion cînd, la 15,23, se produse o explozie asurzitoare: jumătate din pupa lui *Princeton* fusese de-a dreptul sfîrtecătă. Peste *Birmingham* trecu o cumplită rafală de bucăți mari de oțel, de schije, de bucăți de torpile, de tuburi arse întregi. „Pînă la puntea principală, a scris comandantul crucișătorului, nava mea nu mai era decît un morman de cadavre. Două sute douăzeci și nouă de oameni au fost uciși pe loc, peste patru sute răniți.” *Birmingham* era înțesat de trupuri ferfenițite, oamenii alunecau în sînge. *Princeton*, care încă mai plutea, a fost scufundat mai tîrziu de două torpile. Pierderile sale se ridicau la 108 morți sau dispăruți și 190 răniți.

Escadra lui Ozawa a fost descoperită de avioanele de recunoaștere americane în a doua jumătate a după-amiezii. După audierea și confruntarea părerilor emise de piloți, Mitscher i-a semnalat lui Halsey faptul că forța aceasta navală număra desigur 4 cuirasate sau crucișătoare grele, 2 portavioane, un portavion ușor, 8 crucișătoare, 9 distrugătoare.

Ajunși la punctul acesta, interesul ni se va îndrepta spre alt punct. Trebuie să părăsim observatorul nostru aerian și să ne imbarcăm la bordul lui *New Jersey*, să pătrundem în încăperea în care amiralul Halsey, înconjurat de ofițerii săi de stat major, se apleacă asupra hărților. A noastră va fi strategia, să nu se sperie nimeni ! Toate cele ce urmează sînt foarte simple. Ceea ce vom vedea reprezintă un comandant din timp de război, în exercițiul celor mai înalte funcții ale sale. Nu defilînd în fața echipajelor „la front”, sau vorbind la microfon, sau fotografiat în tovărășia unor oameni de stat. Acesta ar fi decorul, accesoriile. Îl vom vedea pe șef în fața unei „cumplite responsabilități”, după propria-i expresie. Uneori sîntem înclinați să-i căinăm pe șefi. Cum ar fi însă cu puțință ca onorurile să nu aibă și revers ? Ar mai fi oare exercitarea funcției de comandă o plăcere atît de divină, dacă hotărîrile ce se cuvin a fi luate ar fi întotdeauna foarte limpezi?

În privința lui Halsey, seara lui 24 octombrie îi aducea

următoarea situație. Se apropiiau trei escadre japoneze: cea a lui Ozawa, venind dinspre nord, cea a lui Kurita, dinspre vest și cea a lui Nishimura, dinspre sud. Ultima poate fi radiată cu creionul, întrucît Kinkaid (Flota a șaptea), care acoperea direct debarcarea de la Leyte, avea să-și ia sarcina să o respingă sau să o distrugă, cu condiția să-i fie singurul adversar. Rămîn celelalte două. Ce avea să decidă Halsey față de cei doi adversari ce veneau din direcții diferite ? Iată primul său plan: să scoată din considerabila Flotă a treia gruparea operațională 34 (4 cuirasate, 2 crucișătoare grele, 3 crucișătoare ușoare, 2 flotile de torpiloare) care avea să rămînă de pază la gura brațului maritim San Bernardino, spre a-l aștepta pe Kurita; iar el, Halsey, să se năpustească cu restul Flotei a treia spre nord, împotriva escadrei lui Ozawa. Halsey a redactat chiar un mesaj lung, în care își expunea subordonaților și partenerilor, mai cu seamă lui Kinkaid, proiectul. Apoi, planul fu dat deoparte. Să urmărim îndeaproape, fără a ne teme că ne vom plictisi, elaborarea hotărîrii lui Halsey. Hotărîrea aceasta avea să declanșeze drama. Să dăm pentru o clipă cuvîntul celui interesat: „Treia erau soluțiile ce mi se ofereau: a) să împart escadra în două, lăsînd gruparea operațională 34 blocată la San Bernardino; b) să-mi mențin navele gata pentru intervenție, concentrîndu-le în fața strîmtorii; c) să abandonez supravegherea brațului maritim San Bernardino și să-mi concentrez toate eforturile spre nord. Să atac doar cu portavioanele forța aceasta din nord ar însemna să le angajez împotriva unui inamic mult prea puternic. Mai mult decît atît, lansarea grupării operaționale 34 împotriva lui Kurita, fără sprijin aerian, ar putea expune cuirasatele unei contraofensive a întregii aviații japoneze de pe baze terestre. Soluția aceasta a fost deci respinsă. A nu interveni împotriva escadrei lui Ozawa, însemna a pierde inițiativa în operații; în plus, distrugerea portavioanelor japoneze s-ar fi putut dovedi utilă pentru restul războiului. Soluția a doua a fost așadar respinsă.”

Nu mai este nevoie să spunem cît de mult au cîntărit istoricii americani frazele acestea, cît le-au întors și pe o față

și pe alta. În Franța, nu cunoaștem, îndeobște, decît două feluri de atitudini în fața actelor unui comandant de bătație: sudalma, total antimilitară (tot mai rară) și supunerea; cel care critică pe comandantul cel mare calcă în picioare drapelul. Se pare că după încetarea ostilităților – în cursul cărora nu-și făcuse loc decît literatura de propagandă, menită a susține moralul – a început să domnească în Statele Unite o libertate de opinii cu adevărat sportivă. Iată deci, în esență, dacă nu chiar în adevărații termeni, principalele observații ale exegeților.

De ce scrie Halsey: „*A ataca doar cu portavioanele forțele navale din nord...*” Se exprimă de parcă nu ar fi avut decît 4 cuirasate, în timp ce el avea pe puțin 6 în acel moment la dispoziție. Oare nu putea constitui, din ceea ce avea la îndemînă două forțe în stare să combată pe de o parte forțele reduse ale lui Kurita, pe de alta să intre în luptă cu cele din nord ? Potrivit informațiilor, acestea cuprindeau, este adevărat, patru cuirasate *sau* crucișătoare grele; dar Halsey dispunea de o strivitoare superioritate în portavioane: zece contra trei.

Halsey își asumă răspunderea. Este reținută soluția c: adică să fie abandonată supravegherea brațului maritim San Bernardino și să se pornească spre nord. Aplecați asupra hărților, ofițerii stat majoriști calculează că și de s-ar găsi Kinkaid „stînjinit deocamdată” pentru că are de susținut în același timp sau succesiv și atacul lui Nishimura și pe cel al lui Kurita, Flota a treia va putea sosi la vreme, spre a redresa situația. Hotărîrea este luată, ordinele date. Halsey îl avertizează pe Kinkaid că se îndreaptă spre nord „cu trei grupuri”. „Perfect, își spune Kinkaid, gruparea operațională 34, la care se referea Halsey în precedentul său mesaj rămîne deci în fața brațului San Bernardino, spre a sta de pază. Totul merge bine.”

La șaisprezece minute după ce ordinele sale au fost răspîndite, Halsey a primit, printr-un avion al navei *Independance*, un mesaj: forța navală a lui Kurita fusese văzută între insulele Burias și Masbate. Ofițerii de stat major s-au aplecat atunci din nou asupra hărților. Nu numai că

escadra japoneză nu bătuse în retragere, dar chiar înaintase către strîmtoarea San Bernardino, cu o viteză de 24 de noduri. Vestea era de necrezut. Niște nave atît de avariate, ca cele ale lui Kurita, nu ar fi fost în stare să progreseze cu asemenea viteză. Nu se putea ține seama de o știre atît de neverosimilă. Oricum, Halsey trimise totuși un mesaj lui Kinkaid: „elemente japoneze” au fost semnalate la cutare poziție.

Flota a treia se îndrepta spre nord. La 23,04 un nou mesaj al avionului de pe *Independance*. Observatorul văzuse din nou escadra lui Kurita. Înainta mereu. Dar mesajul era ciuntit; numele locurilor semnalate de necitit. Nu se putea ține seama de o știre incompletă.

Peste o oră, aviatorul se înapoiase la nava lui, iar informația a fost completată și confirmată. Kurita – mai multe cuirasate în linie de șir, unul lăsînd în urmă-i o dîră de păcură – se afla la doar patruzeci de mile de intrarea în strîmtoarea San Bernardino. Misiunea numărul 1 a lui Halsey era să acopere Flota a șaptea. Să facă oare cale întoarsă sau pur și simplu să scoată din Flota a treia gruparea operațională 34, mai sus citată, pentru a o trimite împotriva lui Kurita ? „Dată fiind lunga-mi experiență cu japonezii, nota Halsey, trebuia să mă mențin la planul pe care mi-l trasasem: să atac primul forța din nord.” Cu toată Flota a treia. „Pentru o rațiune necunoscută, a scris Woodward, statul major al Flotei a treia nu a socotit util să transmită amiralului Kinkaid informațiile aduse de avionul de pe *Independance*.”

După cum s-a mai spus, Kinkaid se pregătea să înfrunte atacul escadreii lui Nishimura care venea dinspre sud. El calculase că atacul avea să se desfășoare noaptea, astfel că-și luă măsurile tactice respective. Le-am putea rezuma, fără a le deforma prea mult, arătînd doar că portavioanele de escortă trebuiau să rămînă în fața plajei de la Leyte, în timp ce restul Flotei a șaptea, aflată sub comanda amiralului Oldendorf înainta, angajîndu-l pe inamic de îndată ce ar fi ajuns în strîmtoarea Surigao. Strîmtoarea aceasta, care leagă golful

Leyte de Marea Mindanao, este în realitate un braț de mare, lung de 30 de mile, larg numai de vreo douăsprezece în extremitatea sa de sud, unde Oldendorf trebuia să-i aștepte pe japonezi. În locul acela apele sînt agitate de curenți și vîltori; țărmurile sînt rîpoase, abrupte. Sub lumina lunii, decorul apare minunat și, în același timp, dramatic.

Japonezii s-au ivit la puțină vreme după miezul nopții, cînd luna tocmai se culcase. Prima acțiune declanșată împotriva lor a fost un atac de vedete. Vedetele nu se năpustesc în dușman cu toată viteza, în șarje romantice, cum își închipuie unii. Ele înaintează cît mai încetîșor, iar viteza și-o folosesc ca să fugă, după ce și-au îndeplinit misiunea. Vedetele americane erau prevăzute cu radaruri. Navigînd într-o beznă totodată brumoașă și oploșitoare de furtună, ele l-au descoperit pe inamic pe ecranele lor și s-au îndreptat spre el. Au fost întîmpinate de focul tuturor tunurilor japoneze și îndelung urmărite de distrugătoare. Atunci au intrat în acțiune distrugătoarele americane, care au întins perdele de fum. Multe vedete lansaseră într-o poziție mai mult sau mai puțin bună. Rezultatele atacului nu au putut fi văzute. S-a știut doar că el „contribuie la dezorganizarea liniei japoneze”.

Acțiunea a doua a fost condusă de distrugătoare. Ca și vedetele, erau înzestrate cu radaruri; ca și ele au început să înainteze cu toate luminile camuflate, în direcția siluetelor pe care le vedeau pe ecranele lor. Și japonezii posedau radaruri, mai puțin bune decît cele americane, dar care izbuteau să detecteze un inamic, apropiindu-se pînă la distanța de lansare. La ora 2,58 s-a aprins primul proiector japonez. Distrugătoarele americane au schimbat de drum și au lansat fum; totuși, japonezii au început să tragă în ele. Erau angajate mai multe flotile de distrugătoare americane. Bineînțeles atacul nu era frontal, dar flotilele executau în noapte mișcări complexe și rapide – trăgeau, apoi se ascundeau, pentru a reveni la atac. Canonada răzbubua între pereții strîmtorii, lumini uriașe spărgeau cînd și cînd beznă. La bordul distrugătorului american *Hutchins*, comandantul nu stătea pe pasarelă, ci în interiorul navei, la

„punctul de comandă operații”; cu receptoarele la ureche, el își conducea nava, urmărind pe ecranul radarului său, cu latura de treizeci centimetri, desfășurarea luptei. „Minunatul aparat avea să-i îngăduie, de două ori la rînd, să treacă la numai vreo sută de metri de unitățile Flotei a 54-a, fără a le confunda cu cele ale inamicului.” Nave japoneze începeau să se scufunde. Între 3,12 și 3,25 cuirasatul *Yamashiro*, navă-amiral de 30 000 tone s-a frînt în două și s-a dus la fundul oceanului. Amiralul Nishimura a lansat el însuși pe calea undelor ultimul său mesaj: „Am fost torpilați; fiecare să continue atacul și să angajeze orice navă inamică.” La 3,51 linia cuirasatelor și a crucișătoarelor a deschis focul, în timp ce atacul distrugătoarelor continua. Proiectilele americane străbăteau văzduhul peste capetele oamenilor aflați pe distrugătoare, asemenea unor trenuri lungi, iluminate. Radarul era cel care permitea asemenea fantezie nocturnă. Ofițerii urmăreau, pe micile ecrane magice, roadele tirului lor. Ori de cîte ori vreo siluetă se făcea nevăzută, se știa că inamicul se scufundase. Japonezii erau supuși, în aceeași măsură, unui intens bombardament și loviturilor ca de pumnal ale torpilelor. „Apele în care treceau navele Mikadoului fierbeau nu altceva, ciuruite de torpile.” Firește, japonezii nu stăteau cu mîinile în sîn, dar tirul lor nu era nici prea bogat, nici prea precis. La ora 4,10 focul a fost oprit brusc pe toată linia lui Oldendorf: distrugătorul *Grant* fusese lovit de unsprezece proiectile ale unor crucișătoare americane. Se apropiase mult prea mult de japonezi; pe micile ecrane, silueta lui fusese confundată pentru o clipă cu cele ale inamicului. Într-o clipită s-a lăsat întuneric peste strîmtoare: japonezii tăcuseră și ei, făceau cale întoarsă. Rămășițele escadrei lui Nishimura băteau în retragere și, odată cu ele, supraviețuitorii unei alte escadre, a celei comandate de amiralul Shima, care venise dinspre nord pentru a o sprijini pe prima și care sosi în strîmtoarea Surigao deplin răvășită și aglomerată de navele rănite aflate în retragere.

Încă din zori, adunătura aceea de „schilozi” s-a văzut hărțuită de crucișătoare, vedetele și distrugătoare

americane. Pe marea întinată de păcură, derapau vapoare japoneze, devenite doar niște incendiatoare, nenumărate sfărîmături, dintre care unele se mistuiau în flăcări, ambarcațiuni supraîncărcate... Oldendorf a ordonat salvarea naufragaților japonezi. Distrugătoarele americane au scos plase, au lansat colaci de salvare, odgoane, întru ajutorul japonezilor acoperiți de păcură. În mare parte, ei au refuzat să fie salvați. Dintre cei refugiați pe cîte o ambarcațiune au fost și unii care se aruncau în apă, cînd vedeau că se apropie un distrugător american. Din escadra Nishimura (2 cuirasate, a 30 000 tone, un crucișător greu, 4 torpiloare) nu mai rămăsese decît crucișătorul greu *Mogami*, mistuit și el de flăcări; nu mult după aceea avea să fie scufundat de avioane și de un torpilor. Din cele trei crucișătoare ale lui Shima, unul singur ieșise nevătămat din toată aventura aceea.

Peste cinci mii de japonezi și-au găsit moartea în strîmtoarea Surigao. Americanii pierduseră o vedetă; bilanțul lor se încheia cu 41 de morți sau dispăruți (dintre care 35 la bordul lui *Grant*) și 94 de răniți. La ora 7,28 Oldendorf primea de la Kinkaid, care staționa în continuare în fața bazei Leyte cu portavioanele sale de escortă, următorul mesaj: „Bună treabă”. La 7,38, primea de la același Kinkaid un al doilea mesaj: „Cuirasate și crucișătoare japoneze angajează cu tunul portavioanele noastre de escortă”. Era escadra lui Kurita, căreia Halsey îi lăsase cîmp liber.

Încă de la miezul nopții Halsey cu faimoasa-i Flotă a treia cît se poate de completă – șase cuirasate noi și rapide, zece portavioane, crucișătoare grele, crucișătoare ușoare, distrugătoare – gonea spre nord. Avioane de recunoaștere nocturne ale lui *Independance* au reperat navale lui Ozawa, la puțin după ora două din noapte. Atunci, iată ce a făcut Halsey. În primul rînd a ordonat cuirasatelor sale, precum și mai multor crucișătoare și distrugătoare, să o ia înainte, să-l întîmpine cît mai repede pe inamic. Plănuise ca, în zori, portavioanele să-și lanseze avioanele care ar depăși cuirasatele, să dea apoi primele lovituri inamicului, pentru ca imediat după aceea să sosească și cuirasatele, la timp încă spre a-și da gata victimele. (Portavioanele nu se puteau

apropia de inamic cu viteza cuirasatelor, deoarece pierdeau timp ori de cîte ori trebuiau să se așeze cu prova în vînt, pentru a permite avioanelor decolarea). Haita cu cuirasate escortate astfel lansată înainte se numea gruparea operațională 34. Ea nu mai cuprindea doar 4 cuirasate, ca prima grupare 34 în momentul proiectat de Halsey, ci totalitatea lor, adică șase. În al doilea rînd, Halsey a trimis cîte o telegramă lui Kinkaid, lui Nimitz, precum și amiralul King, comandantul șef al flotei americane (la Washington), pentru a-i informa că-l reperase pe inamic și că „propriile-i escadre și-au efectuat concentrarea”. Kinkaid, căruia telegrama nu i s-a părut prea clară, a răspuns printr-un mesaj cu următorul sens: „Oare gruparea operațională 34 se mai află de pază la San Bernardino ? Se gîndea la vechea grupare 34, bănuind-o încă inexistentă. Întrebarea, transmisă la ora 4, a ajuns la Halsey la 6,30 (încetineala se datora releelor, cifrării, descifrării). Halsey a răspuns că cuirasatele rapide se năpusteau asupra escadrei lui Ozawa. Două ore s-au scurs pînă ce răspunsul acesta a ajuns la Kinkaid.

Navele lui Ozawa fuseseră reperate cam după două ore, dar mai apoi s-a pierdut contactul cu ele. Avioanele care îl înlocuiau în văzduh pe primul explorator, înapoiat la bordul navei sale, nu au știut să se apropie destul de inamic, astfel încît acesta să apară pe ecranele radarelor lor, sau poate că radarele lor funcționau prost; ce mai încoace și încolo, în organizarea aceea atît de miraculos-ingenioasă, prea nouă încă, se ivise o fisură. Escadra Ozawa nu a putut fi văzută cu ochiul liber decît după răsăritul soarelui, la 7,35. Ea era alcătuită din: un portavion mare, 3 portavioane ușoare, 3 crucișătoare ușoare, vreo zece distrugătoare și, ca nave de linie, doar două cuirasate „transformate”. (Japonezilor le venise ideea să ia doar două din vechile cuirasate – pe *Ise* și pe *Hyuga*, a 30 000 tone fiecare, lansate în 1916 și 1917 – și să le degajeze jumătate din pupa, suprimînd adică 8 tunuri de 356, astfel încît să obțină două cuirasate portavion. Ciudată le era înfățișarea.) La urma urmei, escadra lui Ozawa era mai puțin de temut decît lăsaseră a înțelege primele

informații. Flota a treia o întrecea cu mult. Cei dintii aviatori americani care s-au apropiat de navele inamice au găsit punțile portavioanelor pustii; în văzduh, foarte puține avioane japoneze. Lipsa aceasta a mirat și chiar neliniștit pe Halsey, care se întreba ce mașinații tactice tenebroase mai unelteau japonezii. Enigma avea să-i fie dezlegată abia după război; era simplu, japonezii nu mai aveau aproape deloc avioane. Numărul total al aparatelor de care dispunea Ozawa echivala, aproximativ, cu încărcătura unui singur portavion american. „Slujeam de momeală, avea să declare Ozawa mai târziu. Forța mea navală nu era capabilă să ofere sprijinul aerian convenit escadrei conduse de amiralul Kurita, trebuia să încerc să angajez cât mai multe portavioane americane și să atrag asupra-mi atacul advers. Am încercat să creez o diversiune, în folosul camaradului meu.”

Avioanele mai multor nave, îndeosebi cele ale lui *Enterprise*, luau parte la atac. Toți istoricii americani au notat că aviatorii de pe *Enterprise* erau singurii care participaseră la toate cele trei lupte aeriene ale bătăliei de la Leyte: 1. în dimineața zilei de 24, împotriva unei escadre a lui Nishimura (ce venea dinspre sud); 2. în după-amiaza lui 24 împotriva escadreii lui Kurita (ce venea dinspre vest); 3. în dimineața lui 25 împotriva escadreii lui Ozawa (ce venea dinspre nord). Odată înlăturată împotrivirea vânătorilor japonezi, puțini la număr dar hotărâți, aviatorii americani nu au mai avut alt adversar decât proiectilele antiaeriane. Aceasta se dovedea la fel de înverșunată ca și în precedentele încăierări. În felul acesta japonezii gîndeau că-și mai puteau atenua într-un fel inferioritatea aeriană. Tunurile lor clădeau pe albastra boltă o catedrală de foc. Sub construcția aceasta cu multicolore colonade, își croia drum escadra japoneză, îndreptîndu-se spre nord (schimbase de drum), în formație strînsă. Cînd au căzut primele bombe, navele au început să evolueze; formația s-a frînt; dar intensitatea tirului antiaerian nu a slăbit. În timpul zilei au căzut victime zece avioane americane. Prima navă japoneză lovită a fost portavionul ușor *Chitose*; incendiat, s-a scufundat foarte iute; marele portavion *Zuikaku* a fost ciocănit de mai multe bombe, ca și

alte nave. Un al doilea val de avioane se pregătea să decoleze de pe portavioanele americane. La ora 8, Halsey a trimis o telegramă amiralului Mac Cain, comandantul acelei grupări rechemată, vă reamintiți poate, pe cînd se îndrepta spre atolul de odihnă; mesajul ordona lui Mac Cain să participe și el la atac. Evident, amiralul Halsey dorea să țină în mină întreaga Flotă a treia, să o țină neștirbită, pentru duelul cu Ozawa. La ora 8,25 șeful său de stat major i-a pus în față o telegramă a lui Kinkaid. Mesajul acesta purta mențiunea *urgent*. Era redactat în clar. „Cuirasate și crucișătoare japoneze au deschis focul asupra portavioanelor noastre de escortă în golful Leyte”. În timp ce după citirea telegramei Halsey își ridicase ochii spre ofițerul care îi adusese textul, un alt ofițer îi aducea o a doua telegramă a lui Kinkaid, emisă la opt minute după precedentă. Conținutul ei era cam acesta: „Intervenția grupării operaționale 34 este dramatic indispensabilă în largul insulei Samar, și încă imediat”.

Prima reacție în sînul statului major a fost următoarea: „Groaznic. Ce-i de făcut ?” Dar tulburarea și-a aflat repede cumpănire. Orice ofițer de stat major trebuie să-și știe stăpîni emoțiile stîrnite de o știre aparent nemaipomenită. De altfel, amiralul dădea cea mai vie pildă de sînge rece. Toată lumea căzu de acord că, totuși, Kinkaid nu aducea nici o precizare în privința compoziției escadrei japoneze care îl ataca. Admițînd că unele dintre unitățile lui Kurita supraviețuiseră raidurilor aeriene masive din ajun, atacul lor nu putea fi de temut. Fără îndoială, Kinkaid se cam speriasse. Escadra lui Ozawa rămînea inamicul numărul 1. Drept încheiere a deliberărilor, Halsey trimise un mesaj amiralului Lee, comandantul cuirasatelor rapide, spre a-i ordona să mărească viteza spre nord.

Peste cîteva minute, din scrupulozitate, el i-a telegrafiat și lui Mac Cain, pentru a anula ordinul precedent: Mac Cain trebuia să se îndrepte nu spre nord, ci spre sud-vest, lansînd de îndată ce avea să-i fie în putință atacuri aeriene împotriva navelor japoneze care îl asaltau pe Kinkaid. Lui Kinkaid i-a răspuns că ordona lui Mac Cain să-i aducă sprijin cît mai grabnic. Iată acum, din punctul de vedere al statului major al

lui Halsey, o cronologie aproape exactă a evenimentelor care au urmat.

Ora 9,05. Al treilea mesaj al lui Kinkaid. Acesta cere sprijin aerian și intervenția imediată a cuirasatelor rapide.

9,07. Al patrulea mesaj al lui Kinkaid. Aceeași doleanță. Kinkaid adaugă că navele de linie ale Flotei a șaptea au rămas aproape fără muniții. Ele fuseseră epuizate cu prilejul bombardării plajelor și în bătălia din noaptea precedentă. În sfârșit, indică alcătuirea forței japoneze atacatoare: patru cuirasate, opt crucișătoare. Senzație în statul major al lui Halsey. Dacă informația era exactă, însemna că doar una dintre navele de linie japoneze fusese scufundată în timpul masivelor raiduri aeriene din ajun. Era clar că forța atacatoare nu avea să fie constituită doar din câteva rămășițe tîrîndu-se pe mare spre a încerca un atac disperat, ci dintr-o escadră bine rînduită și aproape completă. De necrezut. Statul major al lui Kinkaid se lăsase probabil impresionat de un atac imprevizibil brusc, dar cu siguranță mai puțin primejdios decît dădeau a înțelege telegramele. Halsey răspunse indicîndu-și poziția și confirmînd că se îndreaptă spre nord, dar că i-a dat lui Mac Cain ordinul să vină în ajutorul Flotei a șaptea.

(Ceea ce Halsey și întregul său stat major socoteau drept lucru de necrezut era totuși adevărul curat. În toate raidurile îndreptate împotriva escadrei lui Kurita, aviatorii americani nu scufundaseră decît o singură navă. Drept este că era vorba de *Musashi*, 63 000 tone. Colosul fusese atins de șaisprezece bombe și de vreo cincisprezece torpile. Odată cu el pieriseră 2 400 ofițeri și marinari. Un crucișător, ușor avariat, se întorsese la Singapore. Celelalte nave japoneze suferiseră doar stricăciuni neînsemnate.)

Între timp are loc, împotriva escadrei lui Ozawa, atacul celui de al doilea val de avioane americane. Mai multe ținte – un portavion ușor, un crucișător și unul dintre cuirasatele portavioane – au fost nimerite.

Ora 10,00. Sosește o telegramă de la Nimitz: „Unde sînt cuirasatele rapide ale Flotei a treia ?” Nimitz urmărește desfășurarea bătăliei din biroul său de la Pearl Harbor. Aude

apelurile desperate ale lui Kinkaid, emise în clar. Jumătate din omenire le poate auzi.

10,05. Este recepționat un al cincilea mesaj al lui Kinkaid. Același sens ca la cele precedente, poate chiar mai dramatic.

Puțin mai târziu: sfârșitul celui de al doilea atac aerian dezlănțuit împotriva escadrei lui Ozawa. Rezultatele: un portavion ușor grav avariat (în afară de cel scufundat mai înainte); două crucișătoare ușoare scoase din luptă. Formația japoneză este scindată în două. Distrugătoarele descriu cercuri în jurul navelor lovite, încremenite pe mare. Haita de cuirasate rapide se năpustește veselă înaintea portavioanelor, pentru a se duce să dea gata navele schilodite și să angajeze cele două cuirasate hibride. Pe pasarele, ofițerii se înalță pe vîrfurile picioarelor, în speranța că vor zări fumul incendiilor japoneze.

Între 11,00 și 11,15. Sînt recepționate patru mesaje ale lui Kinkaid. „Inamicul vine din nou să atace transportoarele noastre.” S-a zis cu munițiile din buncărele cuirasatelor și crucișătoarelor americane...

11,15. Halsey ordonă cuirasatelor rapide ale Flotei a treia: „Întoarceți !”.

Halsey nu a ascuns deloc faptul că a dat ordinul acesta cu inima strînsă de durere. Misiunea sa numărul 1 era să acopere Flota a șaptea, iar Kinkaid lansase pe calea undelor nouă apeluri, din ce în ce mai deznădăjduite. Era cu neputință să nu-i dai totuși ascultare. Halsey a ordonat cuirasatelor rapide, precum și unui grup tactic alcătuit din trei portavioane escortate care trebuiau să constituie o acoperire aeriană împotriva escadrei lui Kurita să se reîntoarcă. Celelalte portavioane, de sub ordinele lui Mitscher, trebuiau să-și continue înaintarea spre nord; Halsey aduse la cunoștința lui Kinkaid noile dispoziții; și lui Nimitz de altfel, care încă mai aștepta răspuns la întrebarea sa. Lui Kinkaid, Halsey i-a mai spus că nu crede să poată ajunge la locul respectiv înainte de ora 8, a doua zi dimineața.

Poziția fostei grupări operaționale și regruparea într-o nouă formație de nave, destinată acum să se îndrepte spre sud, a cerut foarte mult timp. A fost necesară adunarea avioanelor grupului tactic de escortă și apunțarea lor; de asemenea, alimentarea cu păcură a unităților ușoare. Toate operațiile acestea s-au încheiat în jurul orei 16. Lui Halsey i-a venit atunci o altă idee. A hotărât să o ia înainte, năpustindu-se spre sud cu două cuirasate, dintre cele mai rapide, cu *New Jersey* și cu *Iowa*, escortate de trei crucișătoare ușoare și de opt torpiloare. Și iată cum Flota a treia, pe care Halsey dorise atât de mult să o vadă strinsă la un loc, s-a scindat în trei părți. În nord înaintau portavioanele lui Mitscher, fără nici un cuirasat, împotriva escadrei lui Ozawa, ale cărei două cuirasate hibride erau încă intacte. La sud, Halsey în persoană se năpustea cu doar două cuirasate, și fără acoperire aeriană, împotriva celor patru cuirasate ale lui Kurita (dintre care unul de 63 000 tone), susceptibile a fi sprijinite de aviația japoneză din baze terestre. În mijloc, îndreptându-se tot spre sud, dar cu mai mică viteză, patru cuirasate și două portavioane.

Enterprise se număra printre portavioanele lansate spre nord. Oamenii echipajului nu vedeau bătălia. Pe bolta albastră, unde hălăduiau ușoare cohorte de cumuluși, nici un avion japonez. Avioanele americane decolau și apuntau. Pentru marinarii de pe *Enterprise*, bătălia era pur și simplu o muncă asemănătoare cu cea dintr-o uzină, cu o singură distracție: audierea știrilor comentate de către ofițerii cu informațiile și retransmisia foniei interavioane.

Atacurile împotriva escadrei lui Ozawa au reînceput după o pauză de aproape o oră. Încă o dată, ordinul lui Mitscher suna astfel: „Loviți portavioanele”. Tîrul antiaerian al japonezilor se menținea la fel de intens. În după-amiaza aceea, aviatorii americani au văzut dispersîndu-se în văzduh, pe crestele gheizerelor multicolore, învălmășite cu schije de tot soiul, ciudate spirale metalice, țîșnite din proiectile necunoscute încă. De nu ar fi fost atât de îmboldiți de împrejurări, și-ar fi putut închipui că este vorba de savanți

niponi căutînd cu disperare, în laboratoarele lor, mijlocul economic de a înlocui avioanele pe care țara lor nu le mai putea construi într-un număr atît de mare. Ceea ce vedeau cu ochii lor, chiar dedesubt, lunecînd încetișor pe oglinda mării, era dreptunghiul prelung și clar al punții portavionului greu *Zuikaku*. Ultimul supraviețuitor dintre portavioanele japoneze care atacaseră Pearl Harbor. Ca și *Enterprise*, participase la toate bătăliile. Și acum, fusese adus acolo, dezarmat, ca să zicem așa, spre a sluji de momeală. Pentru lupta aceasta jertfitoare el înălțase un pavilion de cincisprezece metri. Bombele i-au găurit puntea de zbor, torpilele au explodat în pîntecul său. În fumul pe care îl răspîndea înfloreau mușcatele roșii ale incendiilor. Către ora 14,30 *Zuikaku* se înclina ușurel la tribord. Roșul soare de pe imensul său pavilion a mai fremătat pe apă cîteva secunde; apoi uriașa navă a pornit către adîncuri, după ce își îndeplinise și ultima misiune.

După aceea au fost scufundate două portavioane ușoare: *Zuiko* și *Chitose*. Acesta din urmă a fost martirizat cu tunul, de către crucișătoare, în timp ce se țira, singur și descumpănit, mult în urma escadrei sale. În clipa în care a început să se scufunde, marinarii americani i-au văzut pe supraviețuitori săltîndu-se, înciorchinați, pe coca navei; apoi aceasta s-a făcut nevăzută în adîncul oceanului.

Distrugătoarele americane nu au fost autorizate să-i pescuiască pe naufragiați, sau cel puțin să încerce să o facă. Timp nu mai rămăsese decît atît cît să mai fie lansat un ultim atac înainte de sfîrșitul zilei, iar Mitscher nu vroia să tulbure cu nimic atenția siguranței apropiate a portavioanelor sale pornite să urmărească escadra Ozawa care mai cuprindea încă cele două cuirasate „transformate”, a cîte 30 000 de tone, trei crucișătoare și opt distrugătoare. Nouăzeci și șase de bombardiere în picaj, de avioane torpiloare și de vînătoare, toate purtătoare de bombe, au decolat de pe *Enterprise*, de pe *Langley*, *Essex*, *Lexington*. Ele s-au avîntat și răsavîntat printre coloanele de fum, alegîndu-și drept țintă, mai ales cele două nave de linie. Raidul acesta era al cincilea din ziua aceea. Un bilanț foarte amănunțit

privind loviturile observate de către aviatori a dovedit că cele două cuirasate au primit, în total, 37 de proiectile – bombe și torpile. Or, după război, interogatoriul ofițerilor japonezi privitor la aceeași operație avea să dezvăluie următoarele cifre: lovitură de țintă îndreptată împotriva lui *Huyga*: 1; împotriva lui *Ilse*: 0. Pare-se că „nu mărturisiți niciodată” face parte din codul onoarei militare japoneze; nici o informație militară, de nici un fel, nu a putut fi verificată vreodată cu ajutorul unor informații venind din partea lor; pînă și orele se deosebeau *întotdeauna*, fie și numai cu cîteva minute. Trebuie văzut în aceasta un sistem. Pe de altă parte, aviatorii americani, care se străduiau atunci să dea ultimele lovituri escadrei lui Ozawa, erau peste măsură de istoviți. Precizia observației aeriene, anevoioasă în orice clipă, s-a resimțit fără îndoială în ziua aceea din pricina oboselii lor. Un lucru rămîne sigur, anume acela că *Huyga* și *Chitose* au putut să se depărteze și să ajungă la bazele lor. Către ora 18, escadra japoneză nu mai era decît o linie de nave puse pe fugă, răsfirată pe întinsul a 45 de mii de mile. Și linia s-a mistuit în noapte. Crucişătoarele americane au mai scufundat un distrugător japonez răzlețit; apoi, la 21,50 au făcut cale întoarsă spre portavioanele rămase mai în sud. Submarine americane, postate pe drumul escadrei în retragere, au scufundat un crucişător ușor.

Puțin după ora 21, Ozawa, aflat la bordul crucişătorului *Oyodo*, a primit de la ariergarda sa un mesaj care îl informa asupra alcătuirii forțelor de suprafață americane. Se afla în măsură să le țină piept pentru o luptă de noapte: îi rămîneau două cuirasate, un crucişător ușor, șase distrugătoare. Schimbă de direcție și, vreme de două ore, se îndreptă spre sud. Dar nu găsi nimic. Și din nou o luă înapoi. Contactul nu a fost reluat a doua zi de către americani. În general, ansamblul atacurilor îndreptate împotriva escadrei lui Ozawa poartă denumirea: bătălia de la capul *Engano*.

Iar acum, vom fi nevoiți să ne mutăm în spațiu și timp, spre a ne reîntoarce la Leyte, în zorii lui 25 octombrie. Deși atacurile americane împotriva escadrei lui Ozawa, mai sus

povestite, precum și agresiunea lui Kurita împotriva flotei a șaptea a lui Kinkaid s-au desfășurat în aceeași zi, este firesc să le analizăm separat, întrucât aceste două faze ale marii Bătălii a Filipinelor au avut loc la o distanță de peste o mie de kilometri. Nu am dat uitării simultaneitatea evenimentelor, de vreme ce, de pe *New Jersey*, de la postul de comandă al lui Halsey, am auzit apelurile deznădăjduite ale lui Kinkaid. Ca și noi, oamenii de pe *Enterprise*, chiar și Halsey, au luat cunoștință de drama de la Leyte abia după ce totul se terminase.

În revărsatul zorilor lui 25 octombrie, exista la Leyte o pornire spre optimism. Aproape toată Flota a treia alunga, la sudul strîmtorii Surigao, rămășițele escadrei lui Nishimura, învinsă în cursul luptei de noapte la care am asistat. Kinkaid nu ignora că o altă escadră japoneză, cea a lui Kurita, înainta în apele interioare ale Filipinelor; dar, pentru toate motivele mai sus enumerate, el era încredințat: 1. că forța aceasta fusese mult împuținată de raidurile aeriene din ziua de 24; 2. că, și de s-ar fi prezentat, ar fi fost întâmpinată în golful San Bernardino de către gruparea 34, la care făcuse aluzie Halsey. Așadar, Kinkaid se putea dăruii, în deplină libertate de cuget, misiunii sale, care era aceea de a acoperi capul de pod și de a sprijini forțele debarcate. Mai concret, situația locală era următoarea: mare calmă, briză ușoară dinspre nord-est. Timp noros destul de blind, cumuluși patru zecimi. Poate că s-ar cuveni să stăruim puțin mai mult asupra înfățișării cerului, care va avea mare importanță. Un cer cum nu vedem pe la noi: aci limpede, aproape strălucitor, mai departe sălăsluit de un bloc noros, spărgîndu-se uneori în averse; presiunea atmosferică mal degrabă scăzută, căldură umedă. În golful Leyte (să ne aruncăm o privire pe hartă), în fața plajelor – puzderie de transportoare, de escorte de tonaj mic și de ambarcațiuni trebuitoare debarcării. Grosul flotei, s-a mai spus, urmărea inamicul în derută în sudul strîmtorii Surigao. Portavioanele de escortă patrulaseră pe timpul nopții la răsăritul insulei Samar. (Nu ții în timpul nopții un grup de portavioane masate în fața unei plaje, căci prea ar fi puternică tentația pentru submarine.) Acum, se

reîntorceau de la Leyte, alcătuiți în trei grupuri: un grup de nord, unul central și unul de sud. Piloții avioanelor care nu fuseseră trimise în urmărirea inamicului învins se pregăteau să decoleze pentru misiuni diverse: sprijinirea unor atacuri la sol, patrulări de supraveghere antisubmarină, acoperirea escadrei și a capului de pod împotriva unor raiduri aeriene întotdeauna posibile; pe scurt, pentru misiuni uzuale, fără prea mult neprevăzut.

La ora 6,47, unul dintre portavioanele grupului central a primit de la un avion de-al său un mesaj: „Am fost prins în focul unei forțe navale japoneze.” La 6,53, un alt portavion a primit un al doilea mesaj, mai clar: „Forță inamică, alcătuită din cuirasate, crucișătoare, torpiloare, la 12 mile în 340.” Altfel spus, la nordul grupului de nord. Cuvîntul *cuirasata* produs efectul unei lovituri de măciucă. Nici unul dintre ofițerii portavioanelor de escortă nu era îndreptățit să-și închipuie că nava sa putea fi expusă unui atac de cuirasate. Nimeni nu vroia să creadă așa ceva. Pe pasarele, toate binoclurile erau îndreptate în direcția nord. La 6,53 turnurile-pagodă se iviră la orizont. Turnurile de comandă ale marilor nave japoneze se asemuiau într-adevăr cu acoperișurile suprapuse ale pagodelor. Apariția lor neașteptată, faptul că creșteau, deveneau tot mai clare și mai uriașe în cîmpul lentilelor reprezenta un spectacol menit să înspăimînte, fie și numai pentru o clipă, inimile cele mai vajnice. Ofițerii își luară binoclurile de la ochi, pentru a citi textul mesajului emis de contraamiralul C.A.F. Sprague, comandantul grupului de nord: „Cap spre est. Lansați imediat avioanele. Viteză maximă.”

La 6,58 o lumină sclipi la baza celui mai uriaș dintre turnurile-pagodă. Cuirasatul de 63 000 tone *Yamato* deschidea focul, la 30 000 de metri. Se cunoștea calibrul obuzelor: 454 milimetri. Se aștepta sosirea salvei. Alte străluminări la baza turnurilor-pagode.

Un mănunchi de gheizere de un trandafiriu aprins țîșni în inima formației. Cea de a doua salvă căzu la 200 metri de *White Plains*; a treia o încadră; ea cuprindea jerbe trandafirii, verzi, galbene, sîngerii și albastre. La bordul navei, oamenii

fură proiectați pe podea; disjunctorii săriră; un avion fu măturat de pe punte ca de o mînă uriașă, invizibilă; alte aparate decolară cu chiu cu vai; era explozia submarină a obuzelor care încercuiseră nava și o zguduiseră, pricinuind avarii mașinilor; coșul începu să scuipe fum negru. Japonezii și-au spus atunci că victima lor fusese scoasă din luptă și și-au deplasat tirul. *Saint-Lo* s-a pomenit de asemenea încadrat.

Cumplită priveriște; oribilă chiar. Te ducea cu gîndul la *Războiul lumilor* al lui Wells, la niște tripozi uriași, coborîți din planeta Marte și pulverizînd în cîteva minute, cu ucigașa lor rază, obiectivul ales, spre a trece apoi la un altul. Sub ciocanul acesta de foc, trupurile vulnerabile ale navelor aveau să fie volatilizate unul după altul. Un portavion de escortă este o navă de comerț transformată, prevăzută cu o punte de zbor, înarmată numai cu mitraliere și cu *un* tun de 127. Viteza ei, 16 pînă la 17 noduri, nu-i îngăduie să fugă din fața unui inamic care aleargă cu treizeci. Avioanele, care sînt apărătoarele firești ale portavioanelor, nu par să fie în asemenea situație de un ajutor prea mare. Piloții nu fuseseră niciodată instruiți în atacarea unor mastodonți de soiul celor care se apropiau, nici chiar a unor nave de linie în stare să lupte; ignorau lupta în formație. Nu dispuneau decît de grenade antisubmarine și de bombe de calibru mic, în plus de cîteva torpile, nu mai mult decît zece de fiecare navă, rînduite de altfel în buncăre, și atunci cum să le scoți, să le arimezi, sub ploaia aceea de proiectile uriașe ? Se aflau acolo șaisprezece portavioane de escortă, împărțite, după cum am mai spus, în trei grupuri; grupul de nord fu cel pe care japonezii începuseră să-l strivească mai întîi. Amiralul C.A.F. Sprague dădu poate singurul ordin menit să limiteze pentru moment dezastrul: „Distrugătoarele de escortă să întindă o perdea de fum.”

Kinkaid, care se afla la bordul unui transportor, în fața plajelor de la Leyte, a primit la 7,24, din partea contraamiralului care comanda cele trei grupuri de portavioane de escortă, un mesaj prin care era informat de primele manevre și de faptul că japonezii deschiseseră focul. În doar sfertul de oră următor, Kinkaid a trimis lui Halsey

trei mesaje succesive, cerînd ajutor imediat. Avea două motive să acţioneze astfel: 1. îşi închipuia că gruparea operaţională 34 se mai afla în faţa braţului maritim San Bernardino (nu primise încă răspuns la telegrama sa de la ora 4,10); 2. deşi avea în subordine o escadră întreagă, nu putea trimite nici un ajutor imediat, nici chiar rapid, portavioanelor asaltate; crucişătoarele şi cuirasatele, pe care avea să fie nevoit să le recheme din goana lor spre sud, îşi goliseră aproape buncărele de muniţii; torpiloarele nu mai aveau torpile. Totuşi, Kinkaid a acţionat mai departe. El a telegrafiat lui Oldendorf să se înapoieze cît mai repede şi să constituie o forţă de atac (trei cuirasate, crucişătoare, torpiloare) grăbind operaţiunile de ambarcare a combustibilului de la bordul navelor sale. Şi a ordonat ca toate avioanele Forţei a şaptea aeriană, în stare să se ridice în văzduh, să se năpustească, dînd orice la o parte, pentru a ataca escadra japoneză.

Portavioanele de escortă (viteză 16 sau 17 noduri) puteau şi mai puţin să fugă din faţa atacatorilor lor (30 noduri) ce veneau dinspre nord, mai ales că trebuiau să-şi păstreze direcţia spre est, pentru a-şi lansa avioanele. Distanţa scădea întruna. Perdeaua de fum nu limita decît parţial eficacitatea tirului strivitor. Cîteva clipe încă, poate o jumătate de oră, şi grupul de nord avea să fie nimicît. La 7,21 o aversă îl ascunse de ochii inamicului. Oamenii binecuvîntară norul, ploaia, precum o cerească mană; încă nişte clipe de viaţă cîştigate !

Japonezii aşteptau liniştiţi sfîrşitul episodului. Se aflau acolo patru cuirasate, printre care şi *Yamato* de 63 000 tone (fratele său, *Musashi*, fusese scufundat), şase crucişătoare grele, două crucişătoare uşoare, vreo duzină de torpiloare. Aceasta era escadra pe care rapoartele din ziua de 24 o semnalaseră drept „mult împruţinată, deloc ameninţătoare”. „Ne fixaserăm ca obiectiv imediat – avea să declare Kurita după război – distrugerea tuturor navelor voastre. După aceea puteam intra în golf.”

Către ora 7,35 grupul de nord ieşi din pînza ploii. La

bordul cuirasatelor și al crucișătoarelor japoneze străluciră din nou luminile acelea. Purgatoriul avea să reînceapă; am putea chiar spune: infernul, căci ce nădejdi mai puteau dăinui ? Inamicul se apropia. Cuirasatele lui se îndreptau liniștit spre golful Leyte, ciocnind întruna portavioanele; pentru a fi foarte siguri că acestea nu aveau să scape, un șir de crucișătoare grele se năpustea în fața aripei stîngi japoneze, asemenea cleștilor unui homar ce-și aduce prada în față. La 7,40 amiralul C.A.F. Sprague „recomandă celor șapte unități ale forțelor sale de cercetare să încerce un atac cu torpila”.

Cele șapte unități ale forțelor de cercetare erau trei distrugătoare a 2 100 tone și patru distrugătoare de escortă, mai mici. Acțiunea lor din timpul bătăliei de la Leyte este socotită drept una dintre cele mai strălucite fapte de arme.

A fost, mai întii, un iureș, o șarjă după moda veche, dar împotriva unui inamic înarmat cu tunuri uriașe. Din fericire pentru atacatori, decorul atmosferic devenea tot mai fremătător, zebrat de opace perdele de ploaie care se îngemănau cu cele croite din fum. Distrugătoarele străpungeau rîndurile acestea de perdele, a căror prezență îi împiedica să acționeze în formație, dar îi și ferea de rapida pulverizare ce ar fi putut surveni chiar de la primele minute. La bordul distrugătorului *Samuel B. Roberts*, în timp ce acesta se apropia cu toată viteza de linia inamică, comandantul aflat pe punte își preveni oamenii la portavoce să nu nădăjduiască în vreo scăpare; era mai bine să o știe cu toții, de la bun început. *Johnston*, care naviga în capul formației, deschise focul împotriva unui crucișător greu, cu tunurile sale de 127. Pe dată s-a văzut încadrat de jerbe trandafirii. O clipă, oamenii de pe distrugătoarele americane s-au pomenit introduși într-un peisaj de vis ori de basm. Navele lor mici, vibrînde din pricina vitezei, și stîrnind în urmă o sclipitoare diră înspumată, înaintau printr-o pădure multicoloră născută din mare. Zigzagau printre trunchiurile colorate chimic – trandafirii, verzi, galbene, albastre – peste măsură de ciudate, ce se înălțau între cer și mare. Întrucît jurnalele de bord s-au pierdut odată cu navele scufundate,

este cu neputință de reconstituit exact manevra acestei șarje în cursul căreia au fost despărțite distrugătoarele. Cele mai multe au lansat o primă salvă de torpile, la aproximativ 8 000 metri, iar o a doua mult mai aproape. În același timp trăgeau cu toate piesele de artilerie în suprastructurile coloșilor japonezi. Primele proiectile mari încasate le-au pricinuit avarii serioase, dar fără să-i nimicească într-o secundă, cum s-ar fi putut crede. Erau niște proiectile uriașe, menite să străpungă cuirase; multe dintre ele străbăteau de-a curmezișul distrugătoarele înainte de a exploda. Uneori, cîte o aversă binevenită dăruia cîteva clipe de răgaz unui distrugător lovit, din care emanau vapori ca dintr-un cazan de rufe; atunci echipajul se zorea să stingă flăcările și să-i scoată pe răniți din masa de fiare răsucite ce înțesau puntea. Navele nu erau încă scufundate, dar sîngele șiroia pretutindeni. Înainte de a se duce la fund, *Hoel* a primit douăzeci de proiectile mari; înaintînd cu ajutorul cîrmei de mîină, el a lovit un crucișător japonez cu cea de a doua salvă a sa de torpile, apoi a încercat să se retragă; prins în focul concentrat al cuirasatelor și al crucișătoarelor, el s-a afundat în flăcări, în timp ce echipajul se arunca în apă. *Samuel B. Roberts* a primit o salvă de proiectile explozive de mare putere care i-au spintecat pîntecele pe o lungime de zece metri. Au început a țîșni aburi și flăcări. Puntea era înțesată de trupuri sfîrtecate. Un tun continua să tragă, încărcat cu mîina și fără recuperator. Evacuarea a început sub ploaia de obuze; mulți își aflau moartea pe plute, în timp ce alții se chinuiau să-și coboare camarazii pe bordajul navei, parte dintre ei răniți și chiar fără de viață. Marea care șuvoia prin spărtura aceea mare trase pînă înăuntru navei o plută destinată răniților; patru oameni se aflau pe ea; s-au pomenit într-o cavernă incandescentă și îmbîcsită de fum în care toată țevăria scuipa numai păcură încinsă; dar au izbutit să scoată pluta afară și să așeze pe ea răniții. *Johnston*, lovit primul, a mai plutit pe valuri două ore, încadrat din trei părți de adversari care trăgeau în el neîntreput, mereu mai de aproape: cu toate acestea, el răspundea tirului lor. Trupurile culcate pe punte se pîrjoleau. Pînă la urmă a pierit și el în

valuri. Este aproape de necrezut că nu chiar toți marinarii acestei nave au fost înghițiți de ape, iar și mai puțin de crezut este faptul că patru din cele șapte distrugătoare au scăpat, ce-i drept, întăciunate, stoarse de vlagă, ciuruite... Dar plutitoare.

Rezultatele pozitive ale acestei șarje a morții sînt următoarele: un crucișător greu japonez, lovit de mai multe torpile, s-a retras din bătălie; formația japoneză a fost întrucîtva stînjenită, întîrziată în privința înaintării. Asta însemna ceva. Orice răgaz are preț pentru cel ce se grăbește. Dar crucișătoarele grele nu renunțau pentru atîta lucru la planurile lor; laba cea greoaie de homar își continua mișcarea, pentru a respinge portavioanele spre Leyte și a le menține în fața gurii tunurilor de pe cuirasate. Ca și torpiloarele, portavioanele navigau în mijlocul pădurii aceleia multicolore țîșnite din mare. Marinarii se străduiau să nu vadă copacii morții, sau să le uite înțelesul, se munceau să nu se gîndească la nimic, în timp ce își săvîrșeau truda de muncitori de uzină, de mecanici ori de pompieri. La bordul fiecărui portavion, tunul de 127 răspundea tirului inamic; loviturile sale în ținte apăreau pe cuirasele adverse, pe turele, doar ca niște bulgărași de fum, bulgărași iute spulberați de vînt. După cum anevoie se poate crede că patru din șapte unități au supraviețuit la asaltarea distrugătoarelor, tot așa nu se poate înțelege cum, dată fiind priveliștea oferită de portavioanele de escortă supuse focului japonez, nu au fost trimise cu toate în fundul oceanului. Iată cele trei motive ale nerodniciei relative, dovedită de tirul acela înspăimîntător: în primul rînd (lucrurile acesta s-a aflat mai tîrziu), tunarii japonezi urmăreau sosirea salvelor la radar; era pentru prima oară sau aproape; ca valoare, radarul lor era inferior celui american; în al doilea rînd, ritmul de tragere prea lent: o salvă pe minut; în sfîrșit, după cum am mai spus, ei foloseau proiectile penetrante¹, care străbăteau prea lesne trupurile vulnerabilelor nave. Ineficacitate relativă. Mai multe portavioane – *White Plains, Fanshaws Bay, Kitkunbay* –

¹ Zise și de „ruptură” (n.t.)

ofereau, neîndoielnic, un tulburător spectacol al devastării. *Gambier Bay* se scufunda. Încremenit pe mare, răspîditor de fum, presărat de incendii, el încasa una după alta uriașele salve, înclinîndu-se încet la babord. Pe puntea în pantă, ciorchine de oameni. De oameni care se aruncau apoi pe plute, coborînd cu ajutorul scărilor sau al plaselor ce se legănau de-a lungul coapselor navei. Un crucișător japonez se apropiase la mai puțin de 2 000 de metri, trăgînd întruna asupra epavei. În sfîrșit, *Gambier Bay* porni spre adîncuri, dispărînd cu totul. Pe suprafața mării nu mai rămăsese decît zbaterea nefericiților naufragiați.

Între timp – și pînă în cele din urmă – avioanele americane apăruseră în văzduh. Cele de protecție apropiată se aflaseră în aer încă de la început, dar ridicol de puține la număr, înzestrate doar cu grenade antisubmarine. A fost nevoie de aproape o oră și jumătate pentru ca avioanele care zburaseră în zori spre Leyte să se întoarcă la locul acțiunii și pentru ca toți cei aflați pe portavion să fie lansați. Aceștia au decolat cu vîntul din coastă, rulînd pe punți înclinate și zguduți de explozii, ori primind asupră-le o ploaie de schije, înainte chiar de a-și fi putut părăsi nava. Am mai spus că majoritatea nu posedau armele convenite pentru înfruntarea cu temutul inamic care se apropia. Mai mulți și-au luat zborul „în catastrofă” de pe o navă grav avariată, cu rezervoarele umplute pe sfert. Singurul consemn ce putea fi dat piloților în toiul acelei învolburări, de altfel singurul înțelept într-o asemenea împrejurare, era acela de a nu se înverșuna asupra unei nave avariate, de a nu urmări cu orice preț o scufundare, ci dimpotrivă de a le dispersa eforturile, de a ataca neîncetat și pretutindeni, de a se comporta asemenea unor țințari sîciitori. De aceea nici nu a existat, ca să spunem așa, un val de asalt, ci o acumulare de acțiuni individuale. Singura acțiune de grup a fost condusă de șase avioane-torpiloare aparținînd navei *Kitkun Bay* care, printr-o fericită împrejurare, erau posesorii a cîte două bombe de 500 kilograme. Au atacat un crucișător care, lovit de nouă bombe, a explodat și s-a scufundat. Celelalte avioane au săvîrșit munca de hărțuire ce le fusese comandată, aruncînd

de la mică înălțime bombe a cîte 50 de kilograme, care nu primejduiau cuirasele, dar îi omorau pe japonezii aflați pe punți, le stînjeneau tirul și evoluțiile; vînătorii mitraliau pasarelele și bateriile de antiaeriană. Niște avioane ce se reîntorseseră de la Leyte au atacat și ele cu ajutorul rachetelor. Avioanele americane se răreau din ce în ce. Dar, cu toate acestea, situația nu înceta să se înrăutățească pe suprafața mării. Cleștele stîng al homarului își continua neînduplecata-i mișcare. Contraamiralul Ralph A. Oestie, care comanda două dintre portavioanele grupului Nord, fu străbătut de un gînd pe cît de ingenios pe atît de disperat: el comandă prin fonie avioanelor sale, ușurate acum de proiectile, să *simuleze* atacuri cu torpila, pentru a mai întîrzia mișcarea crucișătoarelor grele. Piloții s-au supus. S-au îndreptat în zbor orizontal împotriva navelor japoneze, din ce în ce mai jos, sub focul antiaerianei, urcînd apoi din nou, fără să fi lansat ceva; dar crucișătoarele manevraseră. În clipa aceea au atacat distrugătoarele japoneze.

Ele nu au șarjat, așa cum făcuseră distrugătoarele americane. Au manevrat pentru a se plasa în poziția potrivită lansării salvelor de torpile, la 9 000 de metri. Atacul lor s-a dovedit primejdios pentru motivul că nu a fost luat în seamă. Vastul cîmp de bătălie era presărat într-una de văluri cețoase, de averse, de eșarfele negre ale unui fum neostoit. Atenția se concentra în întregime asupra navelor celor mari, mai mult decît asupra distrugătoarelor, care se aflau într-un necurmat du-te vino, încă de la începutul acțiunii. Siajul torpilelor a fost observat de către un pilot care a venit în picaj, făcînd ca o torpilă să explodeze prin lovituri de rachete. Alertate, portavioanele manevrau. Atacul dăduse greș. Totuși, se părea că nimic nu putea sustrage nefericitele portavioane de escortă destinului lor fatal. Nici curajul, nici ingeniozitatea. Stînjenită de valoroșii „țînțari”, escadra japoneză nu-și slăbea cîtuși de puțin strînsoarea. La centru, cuirasatele se îndreptau spre Leyte, fără să se grăbească; la aripa dreaptă japoneză, cîteva crucișătoare ușoare și distrugătoare vegheau ca nici un fugar să nu încerce a se strecura spre nord, între escadră și țarm; la stînga, uriașul

clește al crucișătoarelor grele. Nu numai tactic, ci și strategic situația era disperată. În clipa aceea Mac Cain, alarmat, se afla încă la naiba în praznic, mult prea departe pentru a-și lansa avioanele; pînă la sosirea lor, totul avea să se termine. Pe de altă parte, Halsey alerga spre nord cu toate forțele sale.

La ora 9,25, în timp ce nimicirea grupului de nord (ca să începem cu el) părea de neînălțurat, și încă într-un răstimp foarte scurt, tirul japonez a încetat. Navele celor două aripi făcură cale întoarsă. Pe punțile portavioanelor, ofițerii se întrebau ce noi și ucigașe manevre anunța mișcarea aceasta. Tirul avea să reînceapă, fără îndoială. Dar nu a fost așa. Crucișătoarele și distrugătoarele porneau spre nord. Tirul nu reîncepea. La bordul portavioanelor oamenii aveau impresia că visează. Trebuie să fi trăit tu însuți un asemenea episod, să vezi cum dintr-odată o situație disperată capătă limpezire, pentru a putea înțelege deplin sensul cuvintelor *speranță* și *bucurie*. Inimile tuturor erau preapline de fericire, deși nimeni nu înțelegea nimic din cele petrecute. „Atotputernicul a ales tabăra noastră”, avea să noteze amiralul C.A.F. Sprague în raportul său de luptă.

În zece minute portavioanele au trecut la ofensivă. Să ne înțelegem. Au continuat să se îndrepte spre sud, să se îndepărteze cît mai repede cu putință de tunurile japoneze. Dar nu ar fi deloc inexact dacă am arăta că starea de spirit manifestată la bord, începînd cu ora 9,30, era o stare de spirit ofensivă. Totul a fost pus în joc pentru repararea stricăciunilor pricinuite de proiectilele acelea uriașe și pentru a primi, a realimenta, rearma și relansa avioanele. După ora 9,35 a fost lansat un val; altele au urmat la 10,13 și 10,20. Dispunînd de mijloace tot atît de mediocre, avioanele acestea au pornit să atace cuirasatele și crucișătoarele japoneze care nu mai trăgeau asupra portavioanelor americane. Continuau să le hărțuie.

La Leyte, Kinkaid se întreba: „Oare ce face Kurita ?” Nici el nu mai înțelegea nimic. Crucișătoarele se retrăgeau și asta îl uluia. Acum, se părea că escadra japoneză se opriese locului. Nu, nu era chiar așa. Lua direcția nord. Kinkaid își spunea: „Se duc să se alimenteze cu păcură”. Kurita se

întorcea spre sud-vest, în direcția Leyte. Totul avea să reînceapă. O telegramă către Halsey: „Treaba merge tot mai prost.” Într-adevăr, dacă Kurita se reîntorcea, nu putea fi decît foarte rău: cuirasatele și crucișătoarele lui Oldendorf nu-și terminaseră alimentarea; Mac Cain se afla încă departe, portavioanele de escadră, deja decimate, nu puteau să întirzie decît foarte puțin fatalul deznodămînt. Dar Kurita schimbă iarăși de direcție. Mesajele de la avioane se succedau întruna: „Forță navală inamică se îndreaptă spre nord... Se îndreaptă spre nord... Spre nord...” De necrezut. De necrezut, dar adevărat. Și nu numai crucișătoarele, ci întreaga escadră inamică.

După război, Kurita a fost interogat ore și zile în șir. „Mai întii am încetat focul, pentru a pune rînduială în linia noastră, a spus el. Ne așteptam la un raid masiv de avioane”. Se pare că și Kurita crezuse, ca și Kinkaid, în existența unei grupări operaționale 34, cuprinzînd portavioane grele, undeva la nord-est de Samar. Gîndul acesta cîntărise mult în luarea măsurilor. Este însă greu de înțeles cum de-l obsedase într-atît, încît să-l îndemne la o tergiversare, la o retragere spre nord, într-un moment în care nu mai avea de făcut decît cîtiva pași spre a strivi capul de pod de la Leyte, scopul suprem al uriașei operații puse la cale de japonezi. A spus că se îndrepta atunci în căutarea acelei grupări operaționale a cărei presupusă existență îl hărțuia. „Dar unde gîndeți că o să o găsiți ?” l-au întrebat strategii americani. „Și de ce nu ați atacat mai întii Leyte ?” Ne închipuim cît de încîntați tehnic erau militarii care găsiseră nemaîntîlnita ocazie de a se ocupa de reconstituirea aceasta, de acest *kriegspiel*¹, de o mie de ori mai ațîțător pentru ei decît șahul sau bridge-ul. În fața lor, nefericitul Kurita, învins, îmbătrînit, ostenit, nemaiamintindu-și orele, confundînd ordinele și manevrele, străduindu-se să mai apere onoarea pătată a marinei japoneze. Firește, s-ar părea că retragerea lui Kurita însemna și o anume degradare a virtuților marinei imperiale. Dar Woodward face tocmai justa observație potrivit căreia Kurita

¹ Joc de război (n.t.)

a început bătălia printr-un naufragiu personal. Crucişătorul său amiral fusese scufundat de către un submarin în zorii zilei de 24. Pescuit de către un distrugător, Kurita văzuse apoi mastodontul *Musashi* scufundându-se numai datorită unor bombe şi torpile de avion; spectacol impresionant şi vrednic a te face să cazi pe gânduri. Pînă la urmă, după raidurile masive din 25, hărţuirea avioanelor de pe portavioanele de escortă, oricît de puţin eficace s-ar fi dovedit, şi-a produs efectul asupra moralului japonez. În sfîrşit, dacă amiralii americani şi-au închipuit că Atotputernicul alesese tabăra lor, amiralii japonezi aflaseră că zeul războiului nu mai era alături de ei.

În aceeaşi dimineaţă s-a ivit un nou eveniment în desfăşurarea războiului americano-japonez. El avea să se manifeste numai asupra unui punct al bătăliei, astfel că de data aceasta nu vom afla decît puţine lucruri. Situaţia se aseamănă întrucîtva cu un preludiu sau mai degrabă cu motivul cîtorva note introduse în simfonie de către un oboi, spre exemplu, aci pierzîndu-se, aici răzbătînd mai viu, reluat de instrumente din ce în ce mai numeroase, pînă la deplina întrupare a *scherzo*-ului final.

La scurtă vreme după 7,45, oamenii de veghe de pe portavionul *Cangamon*, ce aparţinea grupului de sud, au zărit la aproximativ 3 000 metri altitudine, venind dinspre sud-vest, patru avioane de vînătoare japoneze al căror comportament li se păru ciudat. Fără să manifeste nici cel mai mic interes faţă de avioanele ce se înălţau atunci din toate portavioanele, Zero-urile înaintau în zbor orizontal, ascunzîndu-se cît mai mult în nori. Cînd au ajuns la verticala grupului, trei dintre ele au plonjat, în timp ce al patrulea descria un cerc, de parcă ar fi vrut să observe ce anume făceau tovarăşii săi. Unul dintre cei trei şi-a accelerat brusc coborîrea, a intrat în picaj şi a căzut ca un pietroi pe puntea pupa a portavionului *Santee*. Antiaeriana nu a avut timp să deschidă focul şi nici nava să schiţeze vreo manevră: o gaură, lungă de opt metri, se şi căscase în puntea de zbor; un grup de avioane se mistuia în flăcări, în timp ce se auzea

explozia din spatele bolidului, îngemănată la rîndu-i cu altele, cele ale rezervoarelor de benzină, ale munițiilor. Japonezul se strivise de punte, fără să-și fi putut lansa bombe; se pulverizase odată cu ele. Anumiți martori au mărturisit că se străduiseră, atunci, să se îndoiască de voința deliberată a japonezului de a se distruge. A crede într-o asemenea idee nu era deloc plăcut. Ziarele vorbiseră deja despre forma aceasta de atac, ca de o certă intenție a japonezilor, ca de o armă secretă ținută în rezervă. Cei ce riscau să i se expună, speraseră că totul va rămîne la stadiul de intenție. După prima strivire de acest fel, s-au mai îndoit încă, dar numai vreme de cîteva secunde. Următorii doi meteoriți se năpusteau în același fel. De data aceasta antiaeriana trăgea. Au fost loviți, căderea le-a fost ușor deviată, au explodat în apă, chiar alături de respectivele lor obiective. Cel de al patrulea Zero continua să descrie cercuri pe bolta cerească, asemenea unui uliu. Antiaeriana se înverșuna asupra-i. Și l-a lovit, pesemne, un proiectil, căci a început să tragă după el o eșarfă de fum negru. Atunci s-a hotărît. Obiectivul său era portavionul *Swanee*, iar antiaeriana nu l-a putut face să-și schimbe direcția. Șocul a fost auzit de pe toate navele; și flăcările au fost văzute. Două portavioane fuseseră avariate. După reparații provizorii, și-au putut vedea mai departe de menirea lor. Existau morți și răniți.

Cel de al doilea atac al avioanelor sinucigașe, care a avut loc cu puțin înainte de ora 11, a fost îndreptat împotriva a patru portavioane din grupul Nord. Au participat la atac șase avioane. Tunarii de pe nave știau acum la ce primejdii se supuneau dacă nu-i distrugeau pe demenți înainte de impact. Doi dintre atacatori, loviți în timpul căderii, s-au prăbușit în mare; un altul a explodat la înălțimea punții de zbor a obiectivului său, atît de aproape, încît sfărîmături însîngerate au căzut în spulber peste oamenii aflați pe punte. Trei și-au atins ținta. Două au pricinuit lui *Kalinin Bay* stricăciuni nu prea însemnate. Al treilea s-a strivit în mijlocul punții de zbor a lui *Saint-Lo*. Nava a fost scuturată pe loc de explozii succesive, din ce în ce mai cumplite. Puntea s-a

deschis, benzina în flăcări a început să se prelingă peste tot. La ora unsprezece a trebuit să fie ordonată evacuarea. Peste câteva minute *Saint-Lo* pornea către adîncuri. Un al treilea atac de avioane japoneze avu loc către ora 11,10, iar un al patrulea spre 11,30, dar atacatorii nu mai erau avioane-sinucigașe. Piloții își lansau bombe, fără să mai încerce să-și înfigă avioanele în ținte. Rezultatele pe care le-au obținut au fost, dealtfel, slabe.

Cîteva avioane-sinucigașe, mai precis șase, urmau să se reîntoarcă, să atace portavioanele de escortă în dimineața zilei de 26. Erau lesne de recunoscut, după felul agale în care se apropiiau pe deasupra norilor și, uneori, descriind cercuri înainte de a se hotărî să intre în picajul morții. Își alegeau, pesemne, victimele, ori poate își mai dăruiau cîteva ultime clipe de meditație. Cînd plonjau, deci cînd distanța scădea, li se puteau vedea cîteodată bombe fixate pe sub aripi. Nici un alt portavion nu a mai fost scufundat în cursul atacurilor din ziua de 26; cîteva au avut însă de suferit avarii.

Rezultatul atacurilor săvîrșite de avioanele-sinucigașe în zilele de 25 și 26 a fost, în principiu, următorul: un portavion de escortă scufundat, patru serios avariate, unul mai puțin. Nu am putut găsi cifra exactă a morților și răniților. Se pare că mai mici au fost pierderile de la bordul navei *Saint-Lo*, față de ale celor care au fost scufundate în timpul atacurilor din 26. Ziarele vremii se străduiau să demonstreze că atacurile avioanelor-sinucigașe se dovedeau costisitoare pentru inamic și prea puțin eficace.

Navele lui Kurita, în retragere spre nord, au fost atacate de avioane americane toată ziua de 25, de către avioanele portavioanelor de escortă și de către cele ale marilor portavioane ale lui Mac Cain, care se îndrepta cu toată viteza spre Leyte după ce Halsey îi ordonase, telegrafic, să facă lucrul acesta. Mac Cain își lansă avioanele la raza lor maximă de acțiune, în timp ce se mai aflau la trei ore și jumătate de zbor față de obiectiv. Și el auzise apelurile lui Kinkaid. La capătul acestui lung traiect, aviatorii au reperat escadra lui Kurita ce se îndrepta, în bună rînduială, spre nord, cu 24 de noduri. Atacul a început imediat, adică la

13,10. A intervenit vînătoarea japoneză din bazele terestre, dar a fost grabnic distrusă ori respinsă. În pofida acestei situații, rezultatele dobîndite de către aviatorii lui Mac Cain au fost mediocre. Piloții erau obosiți; navele japoneze manevrau bine. Antiaeriana lor se vădea intensă și eficientă. Un al doilea val, lansat de aceleași nave, după două ore, nu s-a descurcat mai bine. Firește, navele japoneze au fost lovite. *Yamato*, de pildă, a primit patru bombe. Se pare că nu i-au pricinuit stricăciuni prea mari. Trebuie să spunem că, dată fiind uriașa distanță pe care o aveau de străbătut, avioanele lui Mac Cain nu au putut lua cu ele torpile. Hărțuiala declanșată de avioanele portavioanelor de escortă a continuat toată după-amiaza. Dar acestea erau și mai puțin bine înzestrate cu proiectile. Aruncau ultimele bombe ușoare găsite în străfundurile buncărelor și coborau în picaj, îndreptînd asupra punților navelor japoneze jeturile de flăcări ale rachetelor lor. De pe urma unor asemenea acțiuni, inamicul nu se alegea cu nici o avarie prea gravă. Poate că i-au întărit convingerea să se retragă. Către ora nouă seara, pe o noapte neagră și un cer destul de noros, Kurita se angaja în canalul San Bernardino, cu 16 nave aproape intacte, printre care 4 cuirasate. La miezul nopții, Halsey sosea la gura strîmtorii. Prea tîrziu.

Noile cuirasate, minunat de frumoase, mîndria Flotei a treia – după ce mai întîi străbătuseră cu toată viteza spre nord 300 de mile – parcurseseră acum 300 de mile spre sud și soseau prea tîrziu. Menite să aducă cele mai grele lovituri cuirasatelor japoneze, socotite vertebre ale unei forțe rapide ce trebuia să se întoarcă ca să lovească escadra lui Kurita, după ce ar fi slăbit-o pe a lui Ozawa, noile cuirasate americane nu au tras pînă în cele din urmă nici măcar o singură lovitură de tun – nici împotriva forței lui Ozawa, nici împotriva celei a lui Kurita. Amarnică dezamăgire.

Către ora 0,30 un avion de recunoaștere nocturnă semnala că o navă inamică se îndrepta spre strîmtoare. Halsey împărți îndată ordine. Linia de bătaie se rîndui în drum spre sud-est. La bordul tuturor navelor inamicul era urmărit pe radaruri. Distanța scădea, importanța ei putea fi

apreciată: era un distrugător. Trei crucișătoare și trei distrugătoare se desprinseseră din grup pentru a se angaja în luptă cu el.

După treaba aceasta, amiralul Halsey a afirmat că forțele navale inamice fuseseră „îmbucătățite, bătute și puse pe fugă”. De fapt, japonezii se retrăgeau cu șase cuirasate aproape intacte și cu o bună parte din navele de sprijin. Dacă marea bătălie de la Leyte se încheia cu o victorie americană – căci, fără de tăgadă, se putea vorbi de o victorie – capul de pod fusese salvat, iar japonezii pierduseră 3 cuirasate, dintre care unul de 63 000 de tone, 1 portavion greu, 3 portavioane ușoare, mai multe crucișătoare și distrugătoare; 45 la sută din tonajul angajat de ei fusese scufundat – victoria aceasta apărea mai degrabă drept rezultatul mai multor acțiuni locale, în care marinari și aviatori învinseseră mulțumită îndrăzelii și tenacității, decît ca succesul strategic al celui ce ar fi trebuit să fie marele coordonator. În clipa în care Halsey își lansa afirmația, mai multe sute de naufragiați ai portavioanelor de escortă, îngrămădiți pe plute sau agățați de bucăți de arboradă, pluteau pe apa neagră a golfului Leyte. Două portavioane și trei distrugătoare se odihneau în fundul oceanului; șase portavioane și două distrugătoare fuseseră grav avariate; 128 de avioane americane fuseseră doborîte. În după-amiaza acelei zile, două avioane americane au survolat naufragații, pentru a-i face să înțeleagă că fuseseră văzuți, că nu erau dați uitării. Totuși noaptea s-a scurs, fără ca salvatorii să se arate. Rîndurile naufragaților se răriseră. Mai exact, 45 de ofițeri și marinari ai distrugătorului *Johnston*, supraviețuitori ai șarjei istorice, văzuți la suprafața apei după naufragiu, au dispărut. În ziua de 27, cîteva nave vînători de submarine și L.C.I. (Landing Craft Infantry, nave de debarcare) au sosit în sfîrșit. Numărul victimelor bătăliei de la Leyte s-a ridicat, dinspre partea americană, la 2 803, dintre care 473 morți și 1 100 dispăruți.

Escadra lui Kurita în retragere a fost urmărită și atacată de aviația americană în ziua de 26. Au fost avariate două crucișătoare. Erau ultimele ecouri, ultimele tunete îndepărtate după furtună. Distanța dintre adversari creștea.

Marea bătălie se încheiase.

Bătălia de la Leyte reprezintă o pagină de un deosebit interes pentru exegeți. Am mai spus, primele istorisiri s-au dovedit a fi cu totul apologetice pentru comandantul Flotei a treia: „Cîntărind și pentru și contra, Halsey a socotit cu înțelepciune că este bine să se îndrepte spre nord...” Cînd au sosit disperatele mesaje ale lui Kinkaid: „Situația era critică. Amiralul american nu a șovăit nici o clipă. Părăsind, cu durere în suflet, cele cîteva nave betegite japoneze cu care avea să încheie curînd socoteala...” Relatări apologetice și, după cum se vede, adesea grosolan de inexacte. S-a făcut aluzie și la scrisorile adresate amiralului de către familiile marinarilor aflați pe portavionul de escortă, uciși sau dispăruți. Lucru cert, din momentul acela popularitatea lui Halsey a scăzut. Îndată după terminarea războiului, comentatorii au manifestat o mai mare libertate de expresie. Ţelul prezentei istorisiri este mai ales acela de a *arăta*. Să ne mulțumim aşadar să cităm cîteva concluzii care par să corespundă cu ceea ce oamenii de pe *Enterprise* au putut citi cel mai adesea în țara lor – cel puțin cei care au avut curiozitatea să citească articole și cărți despre această mare bătălie la care luaseră parte, fără a înțelege întotdeauna ce anume se întîmpla.

„Din fericire pentru Halsey și Kinkaid, amiralii japonezi Kurita și Ozawa au săvîrșit mai multe greșeli grosolane decît ei.”

„Discuția rămîne deschisă în ceea ce privește valoarea hotărîrii lui Halsey de a porni seara spre nord, apoi spre sud în dimineața următoare, lăsînd de fiecare dată în urmă-i o forță nepotrivită misiunii ce, eventual, i-ar fi stat în față. Fără îndoială că umoristul naval care a intitulat operația aceasta drept *Bătălia șarjei Taurului* ar fi preferat să nu fie identificat în timp ce încă mai purta uniformă”.

„Mai îndrăzneț decît Spruance, Halsey s-ar fi descurcat neîndoios mai bine decît el în prima bătălie pentru Filipine; dar Spruance, mai socotit, ar fi scufundat mult mai multe cuirasate japoneze într-a doua”.

„Trebuie să-i acordăm credit lui Halsey în ce privește evaluarea exactă a slabei apărări japoneze în Filipine. Fără el, operațiile decisive nu ar fi putut să-și croiască drum mai departe”.

VII

RĂZBOIUL DE SINUCIDERE

Desfășurați încă odată planisfera Pacificului. Căutați între inscripția cu litere culcate *Imperiului Japoniei* și cea, mai discretă, *Insulele Mariane*, câteva litere scrise și mai mărunț: *Insulele Volcano*. Iwo Jima face parte din ele.

Închipuiți-vă un petic de pământ neted, prea puțin întins, așezat pe mare: nouă kilometri lungime, cinci lățime; la extremitatea sud-vestică, un fel de donjon tronconic, pleșuit, care este un mic vulcan. Centrul insulei este verde; se zăresc acolo cocotieri, palmieri. În contrast cu verdeața aceasta și cu gingășia oarecum ciudată a sălbaticelor flori, plajele sînt de nisip negru. Iwo Jima mai poartă și numele de insula Sulphur, adică insula sulfurului. În anumite zile, navigatorii care se apropie de ea văd înălțîndu-se din mare, jur împrejurul navei, vaporii aproape înecăcioși. În partea aceasta a globului uriașa muncă plutonică nu încetează, ca să zicem așa, niciodată. Cînd și cînd, ici, colo, scoarța plesnește și vomită cîte un șuvoi de lavă sau cîte o insuliță țîșnită din apa mării; apoi dispare. Astfel, în 1914, prin părțile insulei Iwo Jima a ieșit din apă o bucată de pământ fumegîndă, care s-a înălțat pînă la o sută douăzeci de metri. Peste doi ani a dispărut, lăsînd în locul ei adîncuri de două sute de metri. Instabilitatea aceasta nu i-a împiedicat pe

japonezi, popor lipsit de spațiu, să se instaleze pe insulele Volcano. Înainte de război, trăia acolo o populație civilă de o mie și o sută de locuitori.

Americanii știau că insula se preschimbase într-o bază fortificată. De altfel, în zilele de 15 și 16 iunie 1944 ea fusese survolată și bombardată în cursul unui raid de portavioane. Pe fotografiile aduse de avioanele de cercetare puteau fi văzute pistele de culoare deschisă a doua aerodromuri. Acum, Iwo Jima era condamnată. În biroul său de la Pearl Harbor, Nimitz trasase pe harta Pacificului occidental o săgeată ce se îndrepta spre inima Japoniei. Iwo Jima se afla pe traseul acestei săgeți. Avea să devină o poziție americană înaintată; iar pentru aceasta trebuia, mai întâi, să înceteze a mai exista ca apărare japoneză.

Atacurile aeriene de distrugere au început la 1 decembrie. Au fost executate de către bombardiere grele B.29, „Superfortărețe”, care își luau zborul din insulele Mariane. Superfortărețele acestea (43 metri anvergură, 50 tone, 11 000 kilometri autonomie) se înapoiau în fiecare zi, fără de excepție. Generalul Kuribayashi, care nu era deloc naiv, a înțeles că se pregătea atacul. La 8 decembrie i-a evacuat pe toți civilii. Lucrările privind liniile de apărare și fortificațiile, lucrări ce se aflau în curs, au fost mult grăbite. Vinătorii care escortau „Superfortărețele” măturaseră dintr-o singură mișcare slaba apărare antiaeriană a insulei; dar japonezii nu dăduseră deloc semne că și-ar pierde cumpătul pentru atîta lucru. Observatorii de pe bombardiere constatau cu uluire că stricăciunile provocate de raidurile zilnice erau imediat reparate. Mai mult decît atît, întreprinseseră construirea (oare pentru ce avioane ?) a unui al treilea aerodrom. Iar antiaeriana se dovedea, zi de zi, și mai înverșunată. Lăudabilă hotărîre, gîndeau aviatorii, dar ea nu putea amîna decît foarte puțin inevitabilul. La 10 februarie, strivitoarea mașină de război americană s-a pus în mișcare.

Gruparea operațională 58, care a ridicat ancora la baza Ulithi (Mariane), sub ordinele lui Mitscher, cuprindea 11 portavioane grele, 5 portavioane ușoare (în totul 1 200 avioane), 8 cuirasate, 17 crucișătoare grele, 81 distrugătoare.

Nu se îndrepta direct spre Iwo Jima. Se ducea să atace mai întâi aerodromurile japoneze metropolitane, spre a micșora riscurile unei intervenții în timpul debarcării pe insulă.

La 12 februarie, grupul tactic 52,2 ridică la rîndul său ancora, tot la Ulithi, dar cu destinația directă Iwo Jima. El cuprindea portavioanele grele *Enterprise* și *Saratoga*, 12 portavioane de escortă, 3 crucișătoare, 24 distrugătoare. La cîteva ore distanță urma grupul „sprijin de artilerie”: 6 cuirasate escortate.

Bombardamentul de pregătire a atacului a început în ziua de 16. În ziua de 18 seara, gruparea operațională 58, ale cărei avioane tocmai atacaseră navele japoneze pînă în rada Tokio, a revenit, odată cu navele de transport. În fața insulei Iwo Jima se găseau adunate opt sute de nave. În notele de război citim mereu cam așa: „Iwo Jima, stîncă pustie...”. Calificativul acesta i se potrivea acum întocmai. Nici urmă de verdeață, de vegetație. Iwo Jima fusese ploconită cu 5 800 tone de bombe și 2 000 tone proiectile.

Plaja Futatsune, din sud-vest, reprezenta zona de debarcare aleasă. În zorii zilei de 19 februarie, bombardamentul a reînceput. La 7,30 oamenii primelor valuri atacatoare au părăsit navele de transport și au trecut în L.C.I. (șalande de debarcare), precum și în L.V.T. (sau „aligatori”: tractoare amfibii). La ora 8, bombardamentul a atins o violență paroxistică, impresionantă. Navele înaintaseră pînă la o mie metri de țărm și trăgeau în plin. Într-una din șalupele de debarcare se afla și sergentul Richard E. Mawson din trupele de marină. El trebuia să asigure reportajul radiofonic „pe viu” al operației, mai întâi de pe șalupea sa, apoi de pe remorca specială atașată de un jeep. După părerea tuturor auditorilor americani, reușita i-a fost deplină: „Comentariul său era cu atît mai tulburător, cu cît era punctat de exploziile proiectilelor și ale bombelor, precum și de vuietul valurilor de avioane ce coborau în picaj”. În milioane de living-room* -uri, familiile ascultau reportajul lui Mawson, retransmis apoi de mai multe ori în emisiuni

* Cameră de zi în S.U.A. (n.t.)

distanțate: „Aici Iwo Jima. Partea dreaptă a plajei formează un fel de faleză. Creasta este încununată de un fort mic din ciment, a cărui fațadă, găurită de ambrazuri, este înnegrită de explozii. Salvele tunurilor noastre stîrnesc uriașe gheizere de pămînt. Chiar în spatele plajei, insula pare cuprinsă, toată, de flăcări...” Plaja nu avea decît cițiva metri adîncime; dincolo de ea se ridica o terasă povîrnită, înaltă de un metru și jumătate, doi; urma o pantă lină, apoi o altă terasă. Bombardierele în picaj se străduiau să taie terasele acestea, pentru a crea rampe de acces folositoare tancurilor și vehiculelor. Vînătorii mitraliau plajele, șalupele de debarcare lansau rachete. La 8,30 primul val de mașini de debarcare s-a pus în mișcare spre țarm; celelalte valuri trebuiau să urmeze la două minute interval. Ordinul de debarcare fusese fixat: 1. tractoare amfibii transportînd aruncătoare de 75 și mitraliere; 2. șalande transportoare de trupe; 3. șalande purtătoare de tancuri și buldozere; 4. personal auxiliar și sanitari. La 8,40 o forță aeriană alcătuită din B-uri 29 și din bombardiere în picaj ale portavioanelor s-a năpustit furioasă asupra întregii părți de sud-vest a insulei, în timp ce navele executau un tir de baraj pe plajă. La 8,55 tirul navelor s-a lungit cu 500 metri. Sub ploaia aceasta de foc Iwo Jima rămînea mută, inertă. Nori de fum alb, negru, galben se ridicau de pe plajă. La 9 fix, au debarcat primii ostași de marină. Puteau fi văzuți ieșind din mașini, trăgînd aruncătoare și mitraliere pe nisip. Nisipul era negru și neînchipuit de fin, ca cenușa. Oamenii se afundau în el pînă la glezne; era singura greutate. În timp ce artileria și aviația continua să ciocănească insula, oamenii debarcau pe plajă cu sutele, „la fel de liniștiți ca într-o aplicație”.

La ora 10, mai multe jerbe s-au înălțat în mijlocul șalandelor. Un „aligator” a început să fumege. Deodată, s-a scufundat, înghițit de adîncuri. Pe plajă, oamenii cădeau.

Înainte de a începe să tragă, japonezii așteptaseră ca cel puțin două mii de americani să debarce. În clipa aceea, pămîntul dezgolit al insulei a început să scuie foc. Bombardamentele distruseseră tot ce se găsisese la suprafață, nu și sub pămînt. Și iată că subsolul insulei Iwo Jima deveni

un domeniu nemaipomenit de infernal. O îngrămădire de pivnițe suprapuse, ticsite cu tunuri și mitraliere. Acolo unde natura solului nu îngăduise construirea de pivnițe, japonezii îngropaseră tancuri. Astfel, un foc razant, orizontal, ucigător țîșni pe neașteptate din suprafața aceea cu aspect lunar. Tunurile japoneze erau îndreptate în toate direcțiile. Trupele care trecuseră mai înainte de prima linie a cazematelor (fără să o fi văzut) au fost atacate din spate; și cum se întorceau spre a face față, o a doua linie deschise focul, iar altele din flancuri. În același timp, plaja și ambarcațiunile primeau o ploaie de proiectile de aruncător. Primele tancuri și buldozere au debarcat sub foc. Buldozerele se înversunau mai cu seamă să atace terasele ce nu fuseseră suficient de lovite de către bombardierele în picaj. Navele nu puteau trage asupra pozițiilor japoneze care se găseau, în clipa aceea, depășite de trupe, împresurate de acestea. Ostașii de marină erau nevoiți să se apropie cît mai mult de ambrazurile ce se demascaseră și să le scormonească cu ajutorul aruncătoarelor de flăcări, ca în asprele ceasuri din Tarawa.

Înaintarea se dovedea nespus de înceată; ba chiar, pentru moment, nici nu mai semăna măcar a înaintare. Era vorba de a încercui și de a distruge una cîte una fiecare dintre pozițiile îngropate în mijlocul cărora se aflau cei ce debarcau. Cel mai greu sector al micuțului cap de pod era, firește, plaja și întinderea calmă de apă din fața acesteia. Încă de la începutul după-amiezii s-a luat hotărîrea ca grelele L.S.T. (*landing ships tanks*: mari șalande autopropulsate pentru debarcarea tancurilor și a blindatelor) să rămînă mai retrase, iar că L.C.M.-urile și L.C.V.P.-urile (șalupe cu motor putînd transporta fie 20-30 de oameni, fie un vehicul, fie artilerie) să facă naveta între L.S.T. și punctele cele mai puțin bătute de foc ale plajei.

Nemaipomenită părea totuși a fi situația aceea a unor oameni asistînd de pe punțile navelor, și încă într-un chip atît de confortabil, la luarea cu asalt a insulei Iwo Jima. Reportajul radiofonic își depăna mai departe firul. Cu binoclul la ochi nu putea fi pierdut nici un amănunt din

spectacolul debarcării. Marea începuse să se mînie, iscînd tăvăluguri înainte de a-și sparge talazurile în tumultuoase rostogoliri; ori de cîte ori L.S.T-urile ajungeau pe tăvălugurile acelea, își cam pierdeau direcția; prea puține izbuteau să ajungă normal la plajă. Oamenii din echipele de debarcare păseau prin apă, apoi se dădeau îndărăt, în timp ce șlepul manevra; în sfîrșit, rampa era coborîtă, tunul ori vehiculul înainta, cîrmuit, ajutat de oameni; și dintr-odată grupul se pomenea înconjurat de jerbe și gheizere de nisip; unii fugeau, alții se prăbușeau. Puțin mai departe, o echipă se chinuia să tragă cu brațele un tun ale cărui roți se afundau în nisip; era urmată de o alta care ducea pe brațe lăzi împovărătoare. În mai multe puncte ale țărmului trupe debarcau constant. De îndată ce rampa șalandei era coborîtă, oamenii se năpusteau, încercau cu stîngăcie să alerge prin nisip, apoi începeau să meargă. Șalandul se dădea îndărăt, ridicîndu-și rampa, în timp ce altul sosea pentru a eșua în același loc; jerbe țîșneau din apă; șalanda abia venită se dădea și ea îndărăt, manevra, descria un cerc, înainte de a reveni să eșueze puțin mai departe. Proiectilele japoneze zburătăceau neîncetat nisipul negru, care se învîrteja de parcă cine știe ce animal ascuns în el l-ar fi răscolit pe neașteptate. Tărîmul era tivit de „aligatori” răsturnați pe o coastă, de camioane, de jepuri și de tunuri antitanc date peste cap și nemaitrebuitoare. Iar de pe nave soseau fără de istov materiale menite să acopere, să desăvîrșească distrugerile. Infirmerii mișunau și ei, adunîndu-i pe răniții pe jumătate îngropați în nisipul cîrbuniu, în sfărîmături de tot soiul.

Potrivit planului, Iwo Jima ar fi trebuit cucerită în cinci zile. În seara zilei de 19 februarie, trupele nu străbătuseră nici măcar sfertul distanței prevăzute pentru această primă zi. Fuseseră evacuați o mie șapte sute de răniți, iar numărul morților nu era încă bine știut. Patruzeci de mii de oameni fuseseră debarcați; mulțimea aceasta mare de soldați se grămădea la sud-vestul insulei, pe un spațiu ridicol de mic. În timpul nopții flota americană a tras asupra insulei, chiar fără de întrerupere. Dar nu putea trage asupra pozițiilor japoneze ce se aflau mult prea aproape de trupe. A doua zi,

avioanele navale se întoarseră dis-de-dimineată. Ele bombardaseră în picaj toate pozițiile japoneze demascate, treabă continuată pînă în puterea nopții. Cu toate acestea, trupele nu au putut avansa în ziua aceea decît 150, 200 de metri, în funcție de situație. Cazematele cele mai apropiate, care nu puteau fi atacate decît cu aruncătoarele de flăcări sau cu artileria de cîmp, țineau încă plaja sub tirul lor, încetinind debarcarea acelei mase de material aduse de nave și care avea să anihileze, cu siguranță, orice rezistență japoneză, dar pînă atunci trebuia să ajungă, firește, pe pămînt. Și în ziua de 21 înaintarea pe insulă s-a dovedit la fel de înceată; în schimb, pe plajă situația s-a îmbunătățit. Tunurile japoneze nu mai trăgeau cu atîta îndîrjire și nici atît de constant. Au fost debarcate numeroase tancuri. Fiecare își spunea că forțele ce puseseră în sfîrșit piciorul pe pămînt aveau să se poată organiza. În tot timpul acesta portavioanele se țineau în sud, la oarecare distanță de Iwo Jima, spre care își grăbeau valurile de avioane potrivit unor tablouri ce se asemănau cu graficele unui tren suburban. Traseul acestor formații era neconținut urmărit pe ecranele radiolocatoarelor. Către ora 17, cîteva pete suspecte au apărut pe ecrane; dar, din necunoscute pricini, ele au fost bruiate timp de cîteva minute. La ora 17 fix, portavionul *Saratoga* primea pe puntea sa primul avion sinucigaș.

La sfîrșitul veacului al XIII-lea, domnea peste China cuceritorul mongol Kublai-Khan, a cărui putere se întindea și dincolo de hotarele ei, mult spre miazănoapte, miazăzi și apus. Și atunci, aruncîndu-și privirile spre răsărit, a dat de minuscule Japonie și s-a hotărît să o năpădească. Întru împlinirea gîndului acesta, a pus mai întîi să se construiască nave. Atît de multe nave, încît – după spusele poezilor japonezi – munții se îndoliaseră, căci prea rămăseseră golași. Se pare că flota lui Kublai-Khan număra cam 3 500 de nave. Pe ele s-au imbarcat o sută de mii de războinici și numeros personal auxiliar. Niște navigatori au dus în Japonia vestea acelor pregătiri, de zece ori mai gogonate din pricina depărtării și a harului lor de povestitori. Japonia nu a tremurat în fața acestei amenințări cumplite. Și în timp ce

toate templele înălțau rugă învăluite în aburi de tămie, războinicii se împlătoșau; și-au luat săbiile, arcurile și praștiile și au pornit spre țarm, într-o întâmpinare a dușmanului. Atunci – era la 14 august 1281 – s-a dezlănțuit cel mai groaznic taifun din toate timpurile. Navele lui Kublai-Khan s-au răzlețit pe fața apelor și au fost înghițite de ele. Doar câțiva mongoli au pus piciorul pe pământul japonez și au devenit sclavi. Providența salvase imperiul.

„Îngenunchează și mulțumește Divinului Vânt al lui Ise, care a nimicit tătarasca flotă”, a scris împăratul Komei. Corpul de aviatori specializați, a căror misiune era să oprească invazia, distrugând flota americană, a primit numele de „kamikaze”: „vânt divin”.

Ideea unor mașini-sinucigașe încolțise în Japonia chiar înainte de război. Nu era deci rodul vreunei propagande moderne. Pentru toți japonezii castei samurailor, precum și pentru un mare număr de japonezi plebei, nici un sfârșit nu putea fi mai dorit decât moartea de bunăvoie într-o slujirea patriei. Gloria pămîntească și accesul la raiul strămoșilor întruchipau răsplata imediată. Când situația Japoniei se dovedi grea, comandamentul japonez se văzu nevoit să recurgă la exploatarea rațională a acestui simțămînt.

Sloganul propagandei ce se făcea spre lauda corpului aceluia special de aviatori era următorul: „Un avion pentru o navă”. Un singur avion ce se strivea pe o navă de război americană o distrugea sau o scotea din luptă. Americanii aveau să fie demoralizați de pierderile suferite, renunțînd astfel să mai continue războiul.

Mulți erau la număr voluntarii doritori să facă parte din corpul „kamikaze”. De cum erau admiși, se bucurau de avantaje și de onoruri speciale, a căror strălucire se revărsa și asupra familiilor. Deveneau eroi naționali încă din timpul vieții. Înainte de supremul atac aveau îngăduința să îmbrace hainele de ceremonie tradiționale. În ce privește pregătirea lor tehnică, era extrem de simplificată, devreme ce misiunea lor consta în a se înfige în obiectivul respectiv, încă de la reperarea lui, fără a mai avea vreo altă grijă. Ba chiar au fost aleși, dintre piloți, cei mai puțin destoinici; cei foarte buni

erau menținuți pentru misiuni mai grele. De aceea, la început mai cu seamă, înainte ca instruirea piloților de pe avioanele-sinucigașe să se fi îmbunătățit, s-a întâmplat ca rezultatele să fie mult inferioare față de nădejdi. Oricum, vom vedea, procedeul acesta de atac a însemnat un moment primejdios și descumpănitor pentru marinarii americani. Piloții morții primiseră ordinul să atace îndeosebi portavioanele.

La 21 februarie 1945, în jurul orei 17, portavionul greu *Saratoga* s-a pomenit pe puncte cu trei avioane-sinucigașe. Deși nu a avut de suferit avarii hotărâtoare, el a trebuit totuși să se retragă. La puțin timp după aceea, portavionul de escortă *Bismarck Sea* a primit, unul după altul, două avioane-sinucigașe. Oamenii de pe celelalte nave au deslușit cu limpezime, în lumina amurgului, întreitul siaj – alb pe mijloc, negru pe margini – al fiecăruia dintre cele două „kamikaze”. Fuseseră loviți, pesemne, în timpul picajului lor mortal. Plonjarea le-a fost și lor, și celorlalți, fatală. În scurt timp după străluminările datorate ciocnirilor, alte izbucniri de lumină au țîșnit din portavion; vîntul purta cu sine vuietul mai multor explozii. Pe *Bismarck Sea* au fost luate îndată măsuri de părăsire a navei. S-a scufundat la două ore după aceea, ducînd în moarte alți 350 de oameni.

Pare-se că nu au mai fost în fața insulei Iwo Jima alte atacuri de avioane-sinucigașe. Sau, dacă au fost, s-au dovedit neînsemnate și lipsite de urmări.

Ziua cea hotărâtoare pentru cucerirea insulei a fost 23 februarie. Rezistența japoneză nu înceta defel, dispozitivul cazematelor-pivnițe vădea aceeași cerbicie. Dar americanii și-au putut organiza, în sfîrșit, trupele de debarcare, să-și pună la punct tehnica de distrugere a unui asemenea sistem de fortificații. La baza conului vulcanic situat la sud-vestul insulei, o sută optzeci de cazemate-pivnițe au fost astupate cu beton și acoperite, de către buldozere, cu metri cubi de pămînt. S-a întâmplat ca, în cîteva din aceste locuri, japonezii să fi putut descoperi respectivele morminte; operația a reînceput. Atunci a fost agitată chestiunea dacă nu cumva ar

fi fost mai bine să gazeze mai întâi pivnițele și apoi să le ferece. Dar comandamentul american a renunțat la folosirea gazelor, de teamă ca nu cumva japonezii să nu exercite – după ce ar fi fost informați – represalii cumplite asupra prizonierilor americani. Așadar, în ziua de 23, 180 de cazemate-pivnițe au fost pecetluite cum am arătat mai sus. Alte două sute, mai accesibile, au fost distruse prin diferite mijloace: cu aruncătoare de flăcări, cu trinitrotoluen, cu tirul obuzierelor, cu rachete lansate din avion sau din camioane. Marea greutate consta în aceea că, într-adevăr, cazematele nu se dezvăluiau decît succesiv. Invizibile rămîneau doar cît nu trăgeau. Americanii erau încredințați că „neteziseră” un anume spațiu, cînd o rafală îi culcă la pămînt pe foarte mulți dintre ei. Forma aceasta de luptă explică exasperarea lor și faptul că se gîndiseră la gaze. În ziua de 24 a fost pus în linie un mare număr de tancuri; mai multe dintre ele au explodat din pricina minelor. Obiectivul zilei era aerodromul cel mai apropiat de plaja Futatsune. În fața aerodromului acestuia se aflau, dispuse în adîncime și pe o lățime de nouă sute metri, *opt sute* de poziții japoneze ce se sprijineau reciproc. Nicicînd, în nici o epocă și în nici o țară din lume, nu a mai fost întîlnit un asemenea sistem de fortificații. Fiecare cazemată-pivniță era prevăzută cu o poartă groasă din oțel; în interior se afla un tun *pe șine*. Poarta se deschidea, tunul înainta, trăgea, apoi se dădea înapoi pe șine, iar poarta se reînchidea.

Singura armă cu adevărat eficace împotriva acestor baterii îngropate era avionul lansator de rachete. Dar obiectivele trebuiau arătate piloților cu precizie; adică trebuia reperată exact fiecare cazemată, făcută vizibilă, apoi alarmată aviația. Toate acestea presupun un sistem de comunicații extrem de complet și de complex, o organizare tehnică și perfecționată a luptei, o cheltuială uriașă de material, date fiind dimensiunile cîmpului de bătălie. Planul inițial prevăzuse cucerirea insulei Iwo Jima în cinci zile, după cum am mai spus. Este limpede că, după ce au descoperit natura exactă a obiectivului, americanii și-au modificat programul. Încredințați că vor fi biruitori, ei voiau să jertfească vieți omenești cît mai puține, folosind la maximum superioritatea

în mijloace materiale. Cea mai mare parte a grupării operaționale 58 ajunsese la Ulithi, lăsînd pe seama portavioanelor de escortă grija de a răscoli zilnic pămîntul pleșuit și frămîntat al insulei Iwo Jima. O fotografie reprezentînd insula în primele zile ale lui martie dezvăluie un ținut ce nu poate încăpea în cuvintele unei descrieri: ici concav, dincolo convex, presărat cu sfărîmături de nedefinit, aparent metalice; priveliștea se închide, după vreo sută de metri, de o masă de fum prin care se zărește, vag, un grup de oameni și de avioane zburînd la mică înălțime; în primul plan, două camioane, în spatele cărora se ridică un soi de grătare din care țîșnesc rachete; la cîțiva metri de camioane, patru oameni cu căști pe cap, cu mîinile la urechi. În ziua de 9 martie, o patrulă de ostași de marină ajungea pe țărmul de nord-est, în partea opusă punctului de debarcare. Dar insula nu a fost declarată cucerită oficial decît la 17 martie. Au fost necesare douăzeci și șase de zile pentru parcurgerea a mai puțin de nouă kilometri. Nimitz a dat publicității un comunicat special: „Bătălia de la Iwo Jima s-a încheiat. Orice rezistență organizată japoneză a încetat. Grupuri mici de japonezi se mai apără printre stînci, iar americanii purced grabnic la exterminarea lor. Bătălia de la Iwo Jima a durat 26 de zile. Ea a costat peste 21 000 de morți japonezi. Cele mai ridicate pierderi americane de-a lungul războiului din Pacific se ridică la 4 189 morți, 441 dispăruți, 15 208 răniți”. Pentru a-i răpune pe cei 21 000 de japonezi, americanii cheltuiseră peste 40 000 tone de bombe și obuze. Bilanțul operației era indicat în ultimele două fraze ale comunicatului: „Începînd cu ziua de 16 martie, aerodromul central al insulei este folosit de aviația americană. Aerodromul din sud servește, de mai multe zile, drept escală pentru „Superfortărețele” cu baze în Mariane și avînd ca obiectiv bombardarea Japoniei”.

La începutul lui martie 1945, gruparea operațională 58, înapoiată de la Iwo Jima, a ancorat în laguna Ulithi din arhipelagul Marianelor. Ulithi se aseamănă cu marile atoluri descrise mai înainte; nu are nimic deosebit. Ca și Kwajalein sau Majuro, fusese amenajat, pentru vremea respectivă, în „bază de circumstanță”. În afară de instalațiile necesare

întreținerii și aprovizionării navelor, puteau fi văzute acolo și alte instalații, menite destinderii combatanților. Echipajele grupării operaționale 58 au fost trecute, oficial, în repaos. Puteai vedea, pe albastra apă a lagunei, ambarcațiuni ce transportau oamenii spre plaje, spre barurile cu acoperișuri din frunze de palmieri, riguros conforme canoanelor hollywoodiene. Consumatorii erau asigurați că nu vor putea dobîndi nici măcar o picătură de alcool, nici măcar un pahar de bere, că nu vor zări nici o siluetă feminină; mulți s-au îndreptat totuși spre acele năluci ale plăcerii, doar pentru a coborî de pe navă timp de cîteva ceasuri. Cu puțină plajă pe punte, cu cîteva ore petrecute pe uscat în igienicele și prefabricatele baruri, cu cîte un film văzut seara la bordul navei, ziua se scurgea. Despre război oamenii vorbeau puțin; dar de gîndit se gîndeau mult la el. Neîncetat circulau zvonuri privitoare la viitoarea plecare de la ancoră. Peste cîteva zile, fără să se știe prea bine cum anume, situația se clarificase, numele viitorului obiectiv nu mai era o taină pentru nimeni: Okinawa.

În seara zilei de 10 martie, atolul Ulithi oferea o priveliște ca în vreme de pace. Ziua fusese însorită. Cîteva pîlpiiri sîngerii mai dăinuiau în dunga zării, spre apus, dar fugarul amurg tropical se și ferea din calea nopții înstelate. Pe uscat oamenii lucrau la lumina proiectoarelor. Navele ancorate în lagună respectau un camuflaj de principiu; prin întredeschizăturile marilor interpunți ale portavioanelor și pe punțile a numeroase alte nave se vedeau petele luminoase ale ecranelor de cinematograf. Filme. Nava care nu dădea filme îngăduia celor mai mulți din echipaj să meargă anume pentru asta pe altă navă. Documentele nu consemnează ce film a fost dat în seara aceea la bordul portavionului *Randolph*, dar se zice că ar fi fost unul polițist. Interpuntea hangarelor era ticsită. La un moment dat spectatorii au avut impresia că nava fremăta; peste două cincimi de secundă, glasurile personajelor din film au fost acoperite de o explozie uriașă. S-au ridicat cu toții. Pe ecran, imaginile se derulau netulburate, dar nu mai interesau pe nimeni. Alarmă. Fiecare își ocupă postul de luptă. Un incendiu izbucnise pe

puntea de zbor, iar la pupa se auziră citeva explozii, mai puțin însemnate decît prima. Incendiul ce se oglindea în apa neagră putea fi văzut și de pe celelalte nave. Toate echipajele fuseseră chemate la posturile de luptă. Din tot ceea ce se discuta cu însuflețire s-a putut trage concluzia că un avion rămas în pană se strivise de puntea lui *Randolph*. Era foarte cu puțință să fi fost vorba de un avion de vînătoare F.6.F., ușor de recunoscut după zgomotul motorului său. În timpul căderii fuseseră auzite multe rateuri.

Incendiul de pe *Randolph* a fost stins, iar oamenii au putut părăsi posturile de luptă. A doua zi dimineața, după ce pupa navei se mai răcise, au putut fi descoperite sfărîmăturile unui avion japonez, precum și rămășițele pilotului. Era un aviator din corpul special „kamikaze”. Venea din insula Minami Daito. Parcursesese 800 de mile pentru a se strivi cu aparatul său de un portavion american aflat „în repaos”.

Gruparea operațională 58 a ridicat ancora, pentru a se îndrepta spre Okinawa, în dimineața zilei de 14 martie, orele șapte, pe o vreme frumoasă și o mare calmă; navele erau rînduite în șir, mai întii veneau distrugătoare. Gruparea cuprindea acum 10 portavioane grele, 6 portavioane ușoare, 8 cuirasate, 2 fregate noi-nouțe, 14 crucișătoare grele și ușoare și, în plus, distrugătoare. Articulația acestei uriașe grupări navale, căreia trebuia să i se alătore în largul lui Okinawa „Forța amfibie” și una de bombardament, nu era deloc simplă. Așa de pildă *Enterprise*, care transporta în mod exclusiv avioane de vînătoare de noapte și avioane-torpiloare de noapte (prevăzute cu radaruri), opera ziua, ca unitate a grupului tactic 58.4; noaptea, *Enterprise* devenea, dimpreună cu „siguranța” sa imediată, grupul 58.5, așezat sub ordinele contraamiralului M.B. Garder. Comanda supremă a operației fusese încredințată amiralului Raymond A. Spruance, „mașina omenească”. Ordinul general al operațiilor și anexele sale atingeau greutatea și volumul unei cărți de telefon. L-am putea rezuma spunînd că gruparea operațională 58 pleca avînd drept direcție generală arhipelagul Ryukyu, din care

face parte și insula Okinawa; ea urma să lovească aerodromurile din insulele învecinate, în timp ce forțele invadatoare trebuiau să se apropie de Okinawa; apoi, îi revenea sarcina să sprijine debarcarea.

După ieșirea din port, echipajele au fost informate oficial în privința destinației. Aplicațiile au început imediat. Bombardierele în picaj se năpusteau asupra unor ținte remorcate de nave; artileria antiaeriană trăgea asupra unor „mîneci de vînt” remorcate de avioane. Toată lumea lua treaba foarte în serios. Fiecare trăia cu simțămîntul că, într-adevăr, cucerirea Okinawei avea să fie o operație grea. Radioul japonez repeta întruna că, pe măsură ce se vor apropia de apărarea metropolitană a Japoniei, forțele americane vor întâmpina o opoziție tot mai densă și mai eficace, aducătoare de moarte pînă în cele din urmă. Nu chiar totul era absurd în afirmația aceasta. Apărarea Iwo Jimei prilejuise cunoașterea modalității japoneze de a se retrage. Marina și aviația japoneză aveau să poată opera acum în imediata apropiere a bazelor lor. Mai circula și zvonul că avioanele-sinucigașe vor fi utilizate în masă.

Deși situată la 950 mile de Tokio (460 de Nagasaki), Okinawa făcea parte din Japonia metropolitană. O insulă (Japonia nu este alcătuită decît din insule) de 180 kilometri lungime, foarte decupată, a cărei lățime variază între 6 și 28 de kilometri, potrivit locului respectiv. Populația civilă însuma, înainte de război, 200 000 de locuitori. (Două orașe mari, a cîte 60 000 și 30 000 locuitori). Americanii erau încredințați că, în martie 1945, efectivul garnizoanei se ridica la 60 000 oameni. Pe fotografiile luate de avioanele de cercetare apăreau cinci aerodromuri.

La 16 martie, gruparea operațională s-a întîlnit cu navele sale petroliere în larg și s-a realimentat. Cerul era noros, marea cenușie. Echipajele petrolierelor și cele de pe celelalte nave își vorbeau de la o navă la alta, înălțîndu-și cînd și cînd privirile spre cer. Apoi petrolierele s-au depărtat. Navele grupării au reintrat în formație, luînd direcția Ryukyu, cu 25 de noduri. Fiecare ins din escadra aceea uriașă gîndea cam așa: „Fi-vom oare descoperiți înainte ca avioanele noastre să

fi atacat aerodromurile japoneze ?”.

Poate că nu am spus cum numeau americanii siluetele ce apar pe ecranul revelator al radarului. Le porecleau *bogies*, adică spectre. La 17 martie ora 21,40 un difuzor începu să cîrîie în compartimentul viu luminat al postului de comandă de informare al *Enterprise*-ului. Se făcu liniște: „Spectre 142, 72 mile”, rosti glasul acela, pe un ton neutru. Cu gesturi gemene, doi telefoniști așezați în fața unui tablou își manevrară fișele: „Spectre 142, 72 mile”. Un dactilograf se apucase să bată la mașina silențioasă. Un ofițer ieși. Afară, noaptea era neagră; marinarii de cart nu puteau desluși decît navele cele mai apropiate ale formației. Radarul detecta, situînd trei avioane ce zburau la 130 kilometri prin beznă. La cîteva minute după aceea, fură semnalate și alte spectre. Instalația I.F.F. (*Interrogation Friend of Foe*) le indică drept avioane inamice. Neîndoios, gruparea operațională fusese reperată.

Enterprise reacționează pe dată, cum i-o cerea noua sa funcție de „portavion de noapte”. Puțini din echipajul *Enterprise*-ului și-ar fi închipuit la începutul războiului că aveau să vină clipe în care un grup de avioane de vînătoare să fie silit a-și lua zborul în beznă nopții. Iar acum, asta nu i se mai părea nimănui extraordinar. Ne dăm întotdeauna seama, cu tristețe, că nimic nu stimulează mai tare ingeniozitatea ca războiul. De aceea, toți găseau că și manipularea avioanelor, pe punte, în noapte, și decolările în noapte, și reîntoarea în formație, tot în noapte, și plecările sigure spre un obiectiv invizibil sînt întru totul firești. Noptaticele *păsări* s-au reîntors cîteva ore mai tîrziu, direct pe nava lor, fără de șovăire, ca și la luarea zborului. Doborîseră două bimotoare japoneze. Ceilalți inamici se depărtaseră.

În ziua de 18 soarele nu se arată pe cer; nimeni nu i-a văzut fața. Se arcuia, tot mai albicios, peste marea vineție. Răcoare și umezeală: vreme japoneză. La 5,45 primele avioane au început să-și ia zborul de pe toate punțile. Mai multe formații aeriene aveau să se alcătuiască pe deasupra

grupării operaționale de nave. Avioanele se înălțau, se grupau în văzduh, în escadrile etajate; erau patrulele de acoperire ale navelor menite să efectueze raiduri avînd drept țintă aerodromurile. La bordul tuturor navelor oamenii de la radiolocatoare pîneau, aplecați asupra micilor lor ecrane, apariția oricărui „spectru” suspect. Asta nu-i împiedica pe marinarii de pe punte să-și ridice capetele și să scruteze cerul cîlțos, plumburiu. Oamenii nu erau prea neliniștiți, mai mult încordați.

La scurt timp după ora 7 au fost semnalate „spectre”. La 7,37 un monomotor japonez a pătruns prin plafonul de nori. Pe loc, proiectoarele antiaeriane brăzdară cerul, însoțindu-se cu zgomot de tunet. Japonezul cobora în picaj. O singură întrebare își făcuse de îndată cuib în cugetele oamenilor: „Să fie oare un avion sinucigaș?” Argintia bombă sclipi în văzduh. Nu era un avion-sinucigaș. Japonezul luă din nou puțină înălțime; apoi, lovit de antiaeriană, căzu. Bomba nu i-a explodat. La 8,07 un biomotor, preocupat cu atacarea portavionului *Intrepid*, fu lovit de antiaeriană și explodă în văzduh. Navele grupării operaționale au fost atacate astfel toată ziua de către avioane izolate sau zburînd în formații mici. Nici un atac din partea avioanelor-sinucigașe.

În timpul acesta, aviatorii grupării operaționale bombardau instalațiile militare ale insulelor Ryukyu. Se așteptaseră să întîmpine acea opoziție „tot mai densă și mai eficace”, despre care tot pomenea postul de radio japonez. Dar, pretutindeni, o apărare slabă și, adesea, oameni luați prin surprindere. Cînd soseau deasupra vreunor aerodromuri care, firească, ar fi trebuit să se găsească în alarmă – mai ales după ce gruparea operațională 58 fusese reperată – aviatorii americani zăreau cîteva avioane pașnic aliniate în fața hangarelor; mai apoi, japonezi alergau în toate părțile. Prea tîrziu. Într-un minut aerodromul era cuprins de flăcări. Rachetele semănau involte flori roșii și negre, flori mistuitoare, ce produceau un efect spectaculos nemaipomenit. În locurile în care avioanele japoneze puteau decola, ele erau doborîte în lupte inegale. Inegale în privința

numărului, inegale sub raportul calității avioanelor și al armamentului, al pregătirii piloților. Aproape 275 de avioane japoneze au fost nimicite în ziua aceea la sol și mai mult de 110 doborâte. La întoarcere, în rîndurile americanilor domnea optimismul. Mitscher luase tocmai cunoștință de situație din raportul unui avion de recunoaștere: „Concentrare de nave grele de război la Kure”. Kure este un port important, în Marea Interioară, în partea meridională a regiunii Hondo, principala insulă a Japoniei. „De ce să nu atacăm Kure ?” a întrebat Mitscher.

De ce nu ? Bombardierele grele „au dus războiul pînă în inima Japoniei”. La 10 martie, Tokio a suferit cel de al doisprezecelea bombardament: 300 superfortărețe, venite de la baza Guam, au aruncat asupra orașului 1 200 tone de bombe. „Nu am văzut niciodată spectacol mai impresionant decît orașul Tokio în flăcări”, a declarat generalul Thomas Power la coborîrea sa din avion. „Cartiere întregi ardeau. Peste 38 kilometri pătrați ai capitalei au fost devastați”. La 13 martie Osaka, al doilea oraș al Japoniei (trei milioane locuitori), a primit la rîndu-i vizita a 300 superfortărețe: 8 kilometri pătrați în flăcări. Aviatorii grupării operaționale aveau să aibă prilejul de a li se atribui obiective militare. Aveau să survoleze, fără să arunce nici măcar o bombă, mai multe orașe japoneze care nu se văd de sus decît asemenea unor imense grupări de pătrate mici, deschise la culoare, fragile ca înfățișare; într-adevăr, tare fragile. Aveau să atace nave ancorate în portul Kure, înfruntînd o antiaeriană de temut, în stare să doboare aproape cincizeci de avioane. Potrivit rapoartelor, au fost avariate: 1 cuirasat, 1 cuirasat hibrid (amenajat ca portavion), 3 portavioane, 1 portavion ușor, 2 crucișătoare.

În aceeași zi, deci tot la 19 martie, navele grupării operaționale au fost din nou atacate de aviația japoneză. *Franklin* s-a pomenit lovit de două bombe. Cînd se privea de pe altă navă cum un proiectil lovea un portavion, nu se putea cunoaște niciodată, imediat, gravitatea efectului său: uneori nimic, alteori un adevărat dezastru; totul depindea nu de

locul în care cădea bomba, ci de cel în care exploda. Cele două bombe care au lovit *Franklin*-ul au provocat o dezastruoasă serie de incendii și explozii. Portavionul nu s-a scufundat, dar un crucișător a trebuit să-l remorcheze. La câteva minute după *Franklin* a fost lovită nava *Wasp*. O singură bombă i-a pricinuit mari avarii. Totuși, a fost în stare să navigheze singură mai departe. Astfel s-a încheiat ziua. După atacurile aeriene date împotriva portului Kure, gruparea operațională – care se răsfirase pe o linie lungă, în largul insulelor Sikok și Hondo – se regrupă și porni spre sud.

Sosi și ziua de 20 martie. Gruparea operațională naviga cu viteză redusă, cu 15 noduri, pentru a nu lăsa singură, în spate, nava *Franklin* remorcată. Pe nave oamenii se arătau mirați că nu avuseseră încă de suportat atacuri aeriene masive. Când, spre ora 16, difuzoarele au anunțat că „spectrele” ce veneau dinspre nord fuseseră semnalate de observarea de radiolocație, fiecare a trecut la pregătirile de rigoare. Patrurile de acoperire se aflau în văzduh, iar timpul noros trebuia să îngăduie cel puțin unei părți a atacatorilor să evite interceptarea. Într-adevăr ea s-a produs. La ora 16,30, mai multe avioane japoneze au ieșit din nori. Ele și-au concentrat atacurile asupra navei *Franklin*. Se pare că nu au obținut nici un rezultat. În schimb, a fost avariata o altă navă: „Portavionul *Enterprise* a fost lovit de focul propriei noastre artilerii și făcut inutilizabil pentru operații aeriene”. Iată, am zice, un lucru ciudat. Din nefericire, este tot ce a fost posibil să se știe despre incidentul – sau accidentul – acesta. Istoricii s-au menținut discreți, documentele oficiale au rămas și ele, pînă în prezent, mute. Secret militar. Ne-am oprit asupra lui, pentru că, în războiul acesta, purtat în stil americanesc, totul a fost fotografiat, cinematografiat, radiodifuzat, povestit cu belșug de amănunte. Este evident că nu poate fi vorba de vreo tulburătoare enigmă, care să ne împiedice să analizăm îndeaproape episoadele caracteristice ale campaniei din Okinawa. În seara zilei de 20 martie, *Enterprise* a fost trimis spre Ulithi, dimpreună cu *Franklin* și *Wasp*. Un anume număr de avioane de vânătoare de noapte

s-au desprins, momentan, de pe alte portavioane ale grupării operaționale. Să rămînem cu ele. Iar cu „marele E”, desigur ne vom reîntîlni.

Ordinul general de operații prevedea, înainte de asaltul împotriva Okinawei, cucerirea insulițelor Keramas ce se întind de la 16 la 72 kilometri vest față de partea sudică a Okinawei. În martie 1945 mai exista pe ele viață. Nici o stîncă japoneză nelocuită. Ca rasă, insularii din Keramas reprezentau un tip intermediar între japonezul plebeu (față rotundă) și chinezul din Ce-Kiang. Pașnici, harnici, trudind pe minusculele lor ogoare, ei locuiau în case de piatră acoperite cu țiglă. Arhipelagul era apărat de o garnizoană ce însuma aproape 800 de oameni; aviație, deloc. E lesne de închipuit ce a însemnat „cucerirea” aceasta. Toți americanii erau dispuși să se arate binevoitori față de băștinașii ce supraviețuiseră după pulverizarea obiectivelor respective; îi priveau cu o curiozitate șăgalnică. Dar vai, insularii aceia erau îndestul de japonezi pentru ca expresia „barbari străini” să însemne, în sufletul lor, demoni. Desfășurarea de mijloace războinice, cărora le fuseseră martori, le întărea și mai mult asemenea convingere. Ce mai încolo și încoace, și-au curmat viața cu sutele. Printre cadavrele adulților, americanii au descoperit pe cele ale copiilor uciși de părinții lor înainte de săvîrșirea actului colectiv de sinucidere.

Au mai descoperit, stivuite printre caverne, vreo trei sute de ciudate vedete mici, monolocuri, prevăzute în față cu un con exploziv analog celui al torpilelor. Privind îngîndurați la „ambarcațiunile-sinucigașe”, se întrebau cam cîte mașinării asemănătoare or fi existînd la Okinawa și cînd anume aveau să fie folosite împotriva flotei americane.

Debarcarea la Okinawa a fost o operație uriașă, mai importantă, într-un fel, decît debarcarea în Sicilia sau cea din Normandia, datorită distanței. În orice operație de debarcare, cea mai mică dificultate sporește de cîteva ori, chiar dacă distanța față de bazele de plecare este doar dublă. Ziua Z fusese fixată pentru 1 aprilie. Începînd de la 21 martie, Okinawa a fost bombardată fără contenire, cu tunul,

și nu numai astfel ci și de către următoarele forțe aeriene: de avioane; de avioane ale grupării operaționale 58; de superfortărețe ale Armatei a 20-a aeriene din Mariane; de superfortărețe ale Armatei a 5-a aeriene din Luzon; de superfortărețe ale Armatei a 14-a aeriene, venind de la bazele americane din China. Tot ceea ce era vizibil la suprafața insulei a fost martirizat de bombe, pînă și cimitirele. Forța atacatoare era de două ori mai mare decît oricare alta pusă pînă atunci în acțiune în Pacific. Forțele terestre, care cuprindeau trupe de marină și trupe ale armatei de uscat, trecuseră sub ordinele generalului-locotenent Simon Bolívar Buckner, care trebuia să-și asume comanda supremă pe solul Okinawei, de îndată ce corpul expediționar s-ar fi dovedit în stare să se mențină acolo. În ansamblu, operația rămînea, oricum, sub comanda strategică a amiralului Spruance. În ziua Z, 1 400 de nave se aflau adunate în apele Okinawei. Comandantul alesese ca zonă de debarcare plajele situate în sud-vestul insulei.

Priveliștea asaltului dat Okinawei, în dimineața zilei Z, nu poate fi închipuită altfel decît cu ochii minții, dacă vrem să o privim în ansamblul său. Nimeni din cei care au luat parte la el nu l-ar fi putut vedea în deplina-i desfășurare, în afară de șefii cei mari, firește; pentru combatanți, el căpăta – într-o anume măsură – un caracter abstract. Ca întotdeauna, cei ce l-au văzut totuși mai concret au fost ostașii de marină și soldații care pe navele de debarcare, ce se îndepărtau de transportoare, se îndreptau spre plaje. Le era de-ajuns să arunce în urmă o privire, pentru a putea cuprinde cu ochii „armada” care, de la înălțimea nu prea mare unde se aflau, părea să năpădească toate direcțiile, pînă către largul zării. La nord și la sud cuirasatele grupărilor cu misiuni de bombardament se asemănau cu niște păduri răsărite pe mare. Își trimiteau salvele în văzduh cu o precizie de orologiu. Puteau fi deslușite atît jeturile de lumină din clipa pornirii salvelor, cît și reflectarea acestora pe cenușiul mării. Pe deasupra capetelor, cerul alburui nu era decît un uriaș zumzet de avioane; argintiile formații se deplasau păstrînd o disciplină absolută. Liniile de front ale diferitelor mijloace de

debarcare, aflate în drum spre țărm, păreau mai puțin rigide, atît din pricina hulei, cît și pentru că zigzagau ușor, așa cum rezultă și din fotografiile luate (din avion) în clipele acelea. Totuși, navele de debarcare aparținînd primului val au ajuns la țărm aproape în același timp. La început, oamenii au văzut țărmul Okinaweii ca o faleză plumburie nimbata de fum; apoi au putut desluși și detaliile, pînă ce s-au găsit, în sfîrșit, în fața plajelor, dincolo de care se ridica un zid de trei metri înălțime, străpuns de numeroase breșe făcute de bombe și proiectile. Pentru trecerea zidului fuseseră pregătite scări. Tractoarele amfibii au ieșit din apă și au înaintat pînă la piciorul zidului. Oamenii săreau pe uscat, pentru a acoperi debarcarea celor din șalupe, care veneau cu scări. Pămîntul se cutremura sub exploziile de proiectile ce continuau să cadă, ca grindina, la cîteva sute de metri de țărm. Oamenii treceau zidul, ajutîndu-se de scări sau pătrunzînd prin breșe; o făceau fără grabă, în liniște și ordine, cuprinși totuși de o anume teamă. Trecuse pentru americani vremea aceea în care își închipuiau că pot debarca pe un pămînt unde bombardamentul prealabil ștersese orice urmă de japonez. Fără îndoială că mai existau pe Okinawa japonezi; singurul lucru important era să se știe în ce clipă anume aveau să deschidă focul. Pe plajă soseau neîncetat tunuri și tancuri, în timp ce oamenii înaintau dincolo de zid. Acolo se întindea un soi de terasă, ideal amplasament pentru tunurile de campanie sau pentru armele automate. La prima vedere, spațiul era pustiu. Cei ce înaintau primii se temeau, în fiecare clipă, că vor fi surprinși de focul brusc declanșat al japonezilor, sau că vor sări în aer după ce au călcat pe vreo mină. Nimic însă. Doar bombe și proiectilele americane zguduiau pămîntul. Cîțva timp înaintarea a fost oprită, spre a îngădui tancurilor și tunurilor să treacă zidul cu ajutorul rampelor amenajate în dreptul breșelor; apoi a continuat. Decorul – o tristă pustietate răscolită și calcinată de bombardament. Peisajul nu mai avea nici un caracter geografic, și greu ar fi fost de spus, de nu s-ar fi știut dinainte, în ce parte a lumii se găseau cu toții. Împărăția aceasta anonimă aparținea războiului și nimănui altcuiva.

Ostașii din trupele de debarcare au descoperit ici-colo, în pământul frământat, amplasamente betonate menite bateriilor, uneori aproape intacte. Goale. Cu toții își spuneau: „Vor ieși la iveală, cînd vor sosi pe plajă cele dintii aprovizionări, ca la Iwo Jima.” La ora 11 dimineața, japonezii nu dăduseră încă semne de viață. Soldații din primele valuri atacatoare au atins obiectivele prevăzute pentru a treia zi în doar trei ore. În seara zilei Z, americanii nu întîlniseră nici măcar un singur japonez pe Okinawa. Pierderile totale ale corpului expediționar înregistrau numai doi oameni: un accidentat și un bolnav.

Singurii japonezi care s-au arătat au fost niște aviatori. Mai multe atacuri aeriene, lipsite de importanță, au avut loc în timpul zilei, împotriva navelor rătăcite în fața Okinawei. Nici o formație nu depășea douăsprezece avioane și nici un singur avion-sinucigaș nu s-a arătat. Nici o avarie demnă de luat în seamă. Multe dintre nave nu au fost nici măcar survolate. Reacția aeriană japoneză nu se aseamăna defel cu raidurile masive și disperate la care se aștepta toată lumea.

Corpul 3 amfibiu aparținînd trupelor de marină debarcase în partea nordică a zonei alese; Corpul 24 al Armatei, în partea de sud. De îndată ce unitățile de luptă s-au regrupat pe uscat, trupele de marină s-au îndreptat spre nord, iar soldații armatei spre sud. Ziua Z plus 1: nici unii, nici ceilalți nu au întîlnit vreun japonez. Întîlnirea se dovedea ordonată, prudentă, regulată și, întrucîtva, neliniștitoare pentru oameni. Orice luptător încearcă asemenea simțămînt cînd înaintează fără să întîmpine nici o opoziție, într-un teren pe care se aștepta să-l vadă apărat cu strășnicie; în asemenea situație chiar și un animal șovăie, adulmecă, temîndu-se de cine știe ce capcană. Nu este deloc exagerat dacă spunem că trupele de marină au simțit un fel de ușurare în ziua Z plus 2, adică la 3 aprilie, cînd au reperat cîteva poziții ocupate la est de aerodromul Yontan. Pozițiile acestea erau niște cazemate și pivnițe fortificate, asemănătoare celor de la Iwo Jima. Apărătorii au dovedit aceeași hotărîre ca la Iwo Jima dar, prea puțin numeroși în locul acela, au fost lesne exterminați prin mijloace deja

încercate. După ce au fost surprinși că nu au dat de nimeni, ostașii de marină s-au mirat că, drept apărare a unui aerodrom, nu au întâlnit decît cele cîteva poziții.

Comportamentul japonezilor rămînea de neînțeles.

Aerodromul a fost ocupat, apoi curățat și readus într-o stare desăvîrșită de către echipe motorizate; după aceea, amenajat, aprovizionat; a doua zi seara, putea sluji de bază avioanelor americane. Peste două zile, adică în seara zilei de 4, nici trupele de marină, nici cele ale armatei de uscat nu înfruntaseră încă inamicul, în afară doar de slaba rezistență întîmpinată la aerodrom, de care am amintit. Atacurile aviației japoneze nu fuseseră nici mai numeroase, nici mai importante, nici mai eficace ca în prima zi. Sprijinul aerian al trupelor debarcate se instala, în parte, chiar pe insulă, artileria și tancurile debarcau în cantitate mare. În cursul primelor zile, înaintarea a fost reglată numai în funcție de sosirea pe uscat a aprovizionărilor. Față de program, campania se afla în avans cu mai multe zile.

La 5 aprilie, trupele armatei, care se îndreptaseră continuu spre sud, au dat, în sfîrșit, de cea dintîi linie de rezistență japoneză.

Japonezii părăsiseră cu totul partea de nord a insulei. Încă din prima zi a bombardamentului preliminar, adică de îndată ce atacul iminent a devenit certitudine, japonezii luaseră hotărîrea aceasta. Nouăzeci și șapte la sută din efectivele garnizoanei, inclusiv artileria, fuseseră concentrate în sud. Toți civilii bărbați, de la șaisprezece la șaiszeci de ani, fuseseră aduși în această mică fortificație și înarmați. Iată planul japonez: să constituie o tabără retrasă, în fața căreia înaintarea americană să fie întîrziată astfel încît să nu se mai facă simțită vreme de cîteva săptămîni; în timpul acesta, să *distrugă navele*, a căror continuă prezență era absolut indispensabilă trupelor debarcate. Să le distrugă prin masive atacuri de avioane-sinucigașe.

Primul dintre aceste atacuri a avut loc la 6 aprilie.

Încă din zori cerul, destul de noros pînă atunci, deveni

plumburiu de-a binelea. Vîntul sufla dinspre nord, cu 8 pînă la 10 metri pe secundă; hulă de nord-vest. Primele grupuri importante de „spectre” au fost reperate pe ecranele radarului puțin după ora 13. De îndată, la bordul tuturor portavioanelor au și fost eliberate punțile de zbor. Vinătorii s-au înălțat în văzduh.

Avioanele japoneze își luaseră zborul cu sutele (între patru și cinci sute) de pe aerodromurile din nord ale arhipelagului Kyu-Syu. Cele mai multe, nu toate, erau avioane aparținînd Corpului Special Kamikaze. Printre voluntarii aceștia ai morții se afla și un anume număr de bombardiere rapide bimotoare și avioane Zero noi, pilotate de oameni experimentați, destinați – în principiu – să supraviețuiască. Avioanele sinucigașe erau vechi avioane Zero, bombardiere în picaj model 1937, avioane-torpiloare și hidroavioane perimate. Pentru foarte mulți dintre piloții acestor avioane învechite, misiunea spre Okinawa nu era numai ultima, ci și prima. După cîteva săptămîni de exerciții, îmbrăcaseră uniforma de ceremonie, își puseseră insigna onorifică specială și se ridicaseră în văzduh, încadrați precum o turmă de cîini deschizători de drumuri. Jertfa a fost cumplită. Un mare număr de tineri piloți americani și-au cucerit în ziua aceea titlul de ași. Cifrele pierderilor aeriene japoneze din 6 aprilie, reproduse în diferite documente americane, nu concordă. Cea mai ridicată este 561, cea mai scăzută 307. Se poate alege între cele două și chiar mai aproape de cea scăzută. Comparativ, trebuie arătată și cifra pierderilor americane: două avioane. Este aproape sigur că patru piloți de pe *Yorktown*, care au operat împreună, au doborât 50 de piloți „kamikaze”, fără să fi fost atinși de vreun proiectil. Piloții morții nu vedeau decît ținta de care trebuiau să se strivească; incapabili să manevreze, ei nu trăgeau asupra atacatorilor, nici nu se gîndeau la asta. Zero-urile de escortă se străduiau să-i apere pe aventurierii aceia atît de vulnerabili, dar nu erau destul de numeroși. Oricum, nu am obține decît un bilanț grosolan de inexact înscrind doar, prin comparație cu cifra pierderilor japoneze, pe cea a avioanelor americane doborîte. Piloții „corpului special” veniseră să se

strivească, dimpreună cu avioanele lor, de navele americane și un anume număr și-a dus misiunea la bun sfârșit, dacă ne putem exprima astfel. Categoria de nave cel mai greu încercate a fost cea a distrugătoarelor și iată de ce. Prevăzând atacurile-sinucigașe și dornici să le intercepteze cât mai departe de locul unde erau concentrate navele, americanii dispuseseră în arc de cerc, la nord-vest de Okinawa, o linie de distrugătoare prevăzute cu stații de radiolocație cu bătaie mare împotriva avioanelor și cu altele de identificare. Foișoarele acestea de observație au alarmat aviația americană, care a sosit în mare viteză. Aproape jumătate din efectivele atacului-sinucigaș din 6 aprilie a fost oprită de interceptarea astfel organizată. O bună parte dintre piloții „kamikaze” supraviețuitori s-au năpustit asupra primelor nave americane văzute, adică asupra acestor distrugătoare. Alții s-au dus mai departe, proiectându-se asupra unor nave mai importante.

Urișa flotă americană – puternică, pregătită să lovească în toate direcțiile – se afla răspîndită pe mare, nu numai respingînd atacurile avioanelor-sinucigașe, dar și controlînd o întreagă porțiune a oceanului. În seara zilei de 6 aprilie, comandantul unui submarin aflat în supraveghere în largul strîmtorii Bungo Suido, care desparte insulele Kyu-Syu de Shikiku și duce spre Marea Interioară, a văzut apărînd pe ecranul radarului său siluetele unei forțe navale inamice. Peste un minut mesajul său plutea pe calea undelor: „Un cuirasat, mai multe alte nave, drum 180”. Adică, drumul spre sud. Supraviețuitorii flotei japoneze intrau în scenă. Amiralii japonezi interogați după război au fost cu toții de părerea că, după bătălia de la Leyte, fuseseră perfect conștienți de faptul că supremația mării nu mai putea fi disputată americanilor. „Pentru apărarea pămînturilor noastre a trebuit să recurgem la trupele de uscat, la avioanele-sinucigașe și în general la aviația noastră”, a declarat Ozawa. Iar Yonai, ministrul marinei, în cabinetul Koiso: „Am simțit apropierea sfîrșitului”. Totuși, ultimele nave ale împăratului ieșiseră pe mare. „Vom pieri împreună sau vom salva Statul”. Să piară onorabil, într-o ultimă

bătălie. Se prea poate ca într-adevăr comandamentul naval japonez să-și fi păstrat, în pofida situației, o ultimă nădejde, aceea de a găsi gruparea operațională 58 dezorientată de atacurile avioanelor-sinucigașe.

Nici o pierdere de cumpăt, însă, în partea americană. Mitscher ordonă îndată ca trei grupuri ale grupării operaționale 58 să se concentreze la nord-est de Okinawa. În zorii zilei de 7 aprilie, 40 de avioane de vânătoare cercetează suprafața sură a oceanului. La 8,22, un grup de avioane al navei *Essex* reperează inamicul: „Un cuirasat din clasa *Yamato*, 1 crucișător, 8 distrugătoare”. Alte avioane își iau zborul: 132 de vânătoare, 50 de bombardament în picaj, 98 avioane-torpiloare. Timpul este noros, deloc favorabil; plafon la o mie metri; vizibilitatea între cinci și opt mii, cu averse. În mai puțin de o jumătate oră de zbor apare obiectivul. Cuirasatul „din clasa *Yamato*” este însuși *Yamato* de 63 000 tone, cu 9 tunuri de 450. Uriașă fortăreață plutind pe mare, el înaintează încununat de multicolore-i pădure iscată de antiaeriana sa. Dar fără nici un avion care să-l apere. Unde rămăsese vremea în care fiecare vulnerabil avion-torpilor american avea de înfruntat un nor de Zero-uri acrobate, înainte de a lansa, cu unul la sută șansă de a ieși teafăr ? O șansă dintr-o sută, iată acum soarta navelor acestea, inclusiv a colosului amintit. Stăpînirea văzduhului o atrage după sine pe cea a mării, cele mai strașnice tunuri nu au nici o putere în fața acestui adevăr de netăgăduit. Bombe mari au și făcut explozie pe puntea lui *Yamato*; vânătorii, care zboară cu o viteză fantastică, asfixiază cu rafale bateriile sale antiaeriene, în timp ce avioanele-torpiloare lansează cu zecile torpilele lor înspre coca navei. La două sute metri distanță, se scufundă două distrugătoare; crucișătorul este învăluit în fum, stopat, încremenit pe mare. Acesta este spectacolul pe care îl văd aviatorii celui de al doilea val lansat de portavioane, val alcătuit din 88 avioane de vânătoare, 75 bombardiere în picaj, 33 avioane-torpiloare. Patru distrugătoare rămîn lîngă *Yamato*, care descrie pe mare unduitoare linii. Antiaeriana sa trage întruna. Ce mai pot spera oamenii aflați la bordul navei ? Dacă ne-am strădui o clipă să ne închipuim în locul

lor, ne-am afla pe o insulă de fier, unde bubuitul tunurilor face ca fiecare să fie singur cu sine însuși, ca în miezul celei mai adânci liniști; dar chiar și zgomotul acesta înăbușă gîndirea. Cea mai grea încercare este, desigur, mitralierea de către avioanele de vînătoare. Trecerea fiecăruia dintre bolidurile acelea argintate întrerupe, pentru o fărîmă de timp, pînă și sentimentul vieții. Tunarii, care continuă totuși să tragă, execută, fără să mai gîndească, un gest reflex dobîndit prin educație ostășească. În adîncurile navei, unde tunetul artileriei se aude slab, oamenii știu că se desfășoară un atac aerian, dar nu cunosc situația exactă. În cutare compartiment, umplut de vapori fiindcă s-a spart un colector, ei nu mai sînt decît niște forme inerte, moi, zăcînd pe podeaua metalică; pentru ei bătălia s-a încheiat. Torpilele au și deschis breșe în pîntecele navei. Asta înseamnă că în alte alveole bine închise, cu totul cufundate în beznă, oameni înleșțați de barele superioare ale scărilor se luptă poate cu sălbăticie între ei, pentru a le atinge, nădăjduind că astfel moartea va întîrzia fie și numai o clipă; iar apa năvălitoare urcă. Cumplită trebuie să le fi fost spaima. Sau poate că, dimpotrivă, așteptau moartea cu stoicism; este cu neputință de știut. Nici un reportaj nu a descris vreodată moartea oamenilor din aceste compartimente, precum nici pe cea a ocupanților din acele pivnițe cimentate ale Iwo Jimei și Okinawei.

Pe cer avioanele americane se rotesc fără grabă în jurul pradei lor; conducătorul luptei împarte cu precizie misiunile. Apoi, fiindcă trebuie să se și termine, avioanele de vînătoare și bombardierele în picaj ale celui de al doilea val plonjează; avioanele torpiloare pierd din înălțime și înaintează, înconjurate de roiul lor protector. Prima victimă este crucișătorul inert: 12 bombe, 8 torpile. Sfirtecat, aproape făcut pulbere, se sparge în bucăți care cad și dispar. Distrugătoarele își primesc porția: două se scufundă imediat, un altul stopează în timp ce din el se înalță flăcări înalte și luminoase care, văzute de sus, îl fac să semene cu un fel de sfeșnic așezat pe marea de cenușă. În același timp *Yamato* primește alte bombe și alte torpile; apoi, dintr-odată, începe a

se înclina. Aviatorii îl văd limpede cum se apleacă, deși antiaeriana lui continuă să tragă; siajul său devine mai puțin vizibil; încetinește. Antiaeriana se molcomește și ea, se dereglează, trage mai puțin sus, ca jetul de apă ce-și pierde vloga. *Yamato* are să se scufunde. Nu. O lumină uriașă, orbitoare, portocalie ca un apus de soare, apoi un colosal gheizer de flăcări galbene și de fum negru; și o singură bubuitură. Pe urmă, nimic. *Yamato* a făcut explozie. Nici un supraviețuitor. Piesa s-a terminat. Trei distrugătoare se îndepărtează cu toată viteza, nimeni nu le mai ia urma. Poate că e mai bine așa, să se mai întoarcă în Japonia cîțiva martori, spre a povesti și cel din urmă act.

Cel de al doilea atac masiv al avioanelor-sinucigașe împotriva navelor care sprijină debarcarea în Okinawa a avut loc în aceeași zi, 7 aprilie. Ca și în ajun, piloții „kamikaze” erau încadrați de avioane nesinucigașe. Cu totul, 182 de avioane (cifră oficială, de o excesivă precizie); 58 au fost doborîte de vînătorii de pe portavioane, 35 de către antiaeriana navelor. Un anume număr de avioane-sinucigașe au izbutit să se strivească de obiectivele lor, dar documentele nu spun cîte. Procentajul impacturilor era foarte slab; totuși, dăinuia impresia că o continuare a unor asemenea atacuri ar fi avut efecte catastrofale pentru americani. Oricum, este sigur că primele două zile atacurile-sinucigașe au afectat nespus moralul american. Practic, flota japoneză era distrusă, apărarea aeriană a teritoriului nipon nu mai constituia un obstacol veritabil pentru raidurile părții adverse. Dar ? Dar dacă acești *desperados* reușeau să distrugă sau să avarieze aproape toate navele americane, cum să se mai strîngă cleștele, cum să mai fie efectuată invazia ? Șefilor americani le era din ce în ce mai clar că nici o distrugere nu putea duce la demoralizarea acestui popor, astfel încît să-l constrîngă să capituleze. Și atunci ? Oare trebuia exterminată întreaga populație a Japoniei ? Echipajele navelor nu-și puneau chiar asemenea întrebări, dar cugetul le era neliniștit; și apoi, se întrebau, mai ales, dacă în războiul acesta devenit de neispășit, voluntarii morții

nu aveau să-i învingă, totuși. Și, chiar dacă teama lor nu depășea măsura, ei se simțeau groaznic de stînjeniți. Una este să înfrunți un adversar hotărît să lupte pînă la moarte și alta este să te vezi atacat de un inamic care, deliberat și sistematic, se omoară pe sine pentru a te omorî. Forma aceasta de luptă întrecea chiar marginile luptei neispășibile, ea introducea un element psihic nou, greu de îndurat. Deși documentele nu reproduc, în general, pierderile americane după fiecare atac-sinucigaș, putem să ne facem o idee despre eficacitatea lor, enunțînd încă de pe acum cifrele pierderilor totale ale marinei în fața Okinawei; 35 de nave scufundate, dintre care 13 distrugătoare și 22 nave mai mici; 299 nave mai mult sau mai puțin avariate. Din cele 10 portavioane grele angajate, 8 au fost pînă în cele din urmă mai mult sau mai puțin avariate. Dacă atacurile acestea ar fi fost zilnice, nimeni nu ar fi știut spune dacă uriașa „armada” nu s-ar fi văzut silită să ridice asediul. Dar japonezii nu mai aveau destule avioane, nici măcar vechi, pentru ca atacurile să fie zilnice. Cele masive, susținute de cîte 100 pînă la 300 avioane, au fost spațiate pe toată durata campaniei, despărțite de intervale de șapte pînă la zece zile, timp în care nu au fost semnalate decît atacurile răzlețe ale unor grupuri mici.

Pe uscat, trupele de marină care înaintau spre nord nu întâlneau decît o rezistență sporadică, gen guerilă, organizată de către unități mici, mobile. La 8 aprilie ele parcurseră jumătate din distanța ce despărțea plajele de debarcare de nordul insulei. Extremitatea de nord a Okinawei trebuia atinsă în ziua de 13.

Trupele armatei care înaintau spre sud se loviseră la 5 aprilie de primele linii ale fortificației japoneze. Începînd din ziua aceea, înaintarea a fost practic stopată. Infanteriștii japonezi luptau cu aceeași cerbicie ca la Iwo Jima; sistemul de cazemate subteran era și mai perfecționat (dacă asemenea lucru mai era cu puțință). Artileria se dovedea extrem de eficace; camuflajul, împins pînă la un mimetism aproape desăvîrșit. Într-o anume zonă, avioanele americane care zburau la treizeci de metri, au reperat doar patru sau cinci

cazimate japoneze; 5 000 de japonezi aveau să fie uciși, pînă în cele din urmă, în spațiul acela. Ploaia, care căzuse din belșug în zilele de 10 și 11 aprilie, a preschimbat solul frămîntat într-un aluat vîscos, adevărată piedică pentru manevrarea oricărui material greu.

Cam în aceeași vreme americanii au descoperit pe Okinawa un anume număr de ciudate mașinării, a căror examinare le-a oferit cheia unui mister pe care se munceau să-l dezlege încă de la 21 martie: ce însemnau oare cele două aripioare suplimentare, observate la data aceea, sub pîntecele cîtorva bimotoare japoneze ? Erau planurile de sustentație ale unor bombe zburătoare dirijate: cinci metri anvergură, un nas lung și ascuțit conținînd o încărcătură de o mie kilograme exploziv, o carlingă cu comenzi de zbor elementare, un palonier dublu și patru tuburi slujind la propulsarea prin reacție. Un om se așeza în aceste avioane-bombe-sinucigașe. Inginerii au estimat că avioanele acestea puteau atinge viteza de 925 kilometri la oră. În fața acestei descoperiri, americanii au căzut și mai tare pe gînduri, mai tare decît în fața celei privind ambarcațiunile-sinucigașe din insulele Keramas. Nici o ambarcațiune-sinucigașă nu atacase flota. Dar drăcoveniile acestea noi aveau oare să o atace ? Și cînd ?

La 12 aprilie, distrugătorul *Abele*, deja avariat de către un „kamikaze”, s-a pomenit cu o asemenea bombă pilotată. Frînt în două, el s-a scufundat pe dată. Succesul acesta nu a fost însă urmat de multe altele, deoarece doar trei nave au mai fost lovite de bombe pilotate în toată campania din Okinawa. Dar iată că radioul japonez a anunțat că au fost folosite 300 de asemenea arme. Echipajele americane le-au poreclit cu un cuvînt care în japoneză înseamnă smintit; ei le ziceau *bakas*.

Între 5 și 19 aprilie, lupta de uscat în direcția sud a constatat mai cu seamă într-o luptă de artilerie. La 19 aprilie, cuirasatele și crucișătoarele grupărilor de bombardament naval s-au apropiat și au trimis, de cu zori, o cumplită ploaie de fier peste tabăra repliată a japonezilor. Canonada a durat o oră, după care trupele armatei au dat asaltul. De la caz la

caz, cîștigul de teren a fost între 500 și 800 metri. „Situția aceasta mi-a adus aminte de Verdun, scria generalul Bruce. Apărarea tactică a japonezilor era la fel de inteligentă și de coordonată ca cea a nemților”. Primii atacatori americani care, după o luptă dusă pas cu pas și după nimicirea metru cu metru a apărării unei creste, ajungeau pe culmea acesteia, credeau că aveau să poată coborî iute versantul opus, pentru a se avînta mai departe. Dar versantul opus nu era mai puțin împănăt de apărare decît celelalte, coborișul nu era mai lesnicios decît urcușul. Trebuiau distruse linii întregi de cazemate-pivnițe, asemănătoare cu niște mici „linii Maginot”: prevăzute cu lumină electrică, cu ventilație, cu tunuri pe șine. Pentru a-i înlocui pe ostașii cu aruncătoare de flăcări, mult prea vulnerabili, americanii au folosit tancuri special înzestrate cu aruncătoare de flăcări. În timpul zilei japonezii au contraatacat și au recucerit un sat, amenințînd un aerodrom. Divizia 27 a armatei a fost schimbată de Divizia 1 a trupelor de marină, măsură care a iritat pe dată anumite susceptibilități. Ostașii de marină au înțeles repede că „sudul era mai puternic decît nordul”. Presiunea împotriva inamicului trebuia slăbită uneori, deoarece munițiile nu ajungeau în cantitate suficientă. Piloții „kamikaze” au făcut să sară în aer două nave *victory-ships* încărcate cu 30 000 tone de cartușe și proiectile. Spruance a ordonat îndată să fie aduse, pe calea aerului, muniții din Filipine. În privința aprovizionărilor și a materialului, Okinawa devenise o mistuitoare vatră de jăratec, dar colosul american putea suporta cheltuiala aceasta. La 30 aprilie, generalul Buckner a ținut o conferință de presă în cursul căreia a declarat că, înainte de toate, importantă era cruțarea vieților americanilor, chiar dacă operația avea să ceară mult mai mult timp și să coste foarte scump. Ploaia s-a pornit din nou, îmbelșugată, în ziua de 7 mai, paralizînd tot ceea ce era material greu. La 10 mai, toate navele prezente în apele Okinaweii au tras o salvă de onoare pentru a sărbători Ziua Victoriei în Europa. Mai mulți ofițeri aparținînd statului major al lui Buckner, încălziți de vestea aceasta, au început a vorbi despre un „atac decisiv”, despre o debarcare – la nevoie

– în noi puncte din spatele frontului inamic. Dar Buckner s-a împotrivit. La 11 mai, au mai fost cîștigați, în lupte corp la corp, 800 de metri. În prima lună a campaniei, trupele de marină care nu operaseră decît în nordul insulei, s-au ales cu 95 de morți; peste cincisprezece zile (în operațiile dinspre sud) numărul lor avea să se ridice la 1 046. În șase săptămîni, armata pierduse 2 300 oameni.

Enterprise își reluase locul în gruparea operațională. Încă o dată. Privit în rîndurile portavioanelor grele, mai puțin modern în anumite privințe decît noii săi frați, *Enterprise* cucerea totuși atenția tuturor de cum ieșea în larg. „Iată marele E !” Este un lucru deosebit existența unei personalități la o navă; chestiunea merită o îndelungă meditație. Fiecare o constată intuitiv, fără să fie prea priceput în ale mării. Și mașinilor zburătoare omul le dă cîteodată un nume, străduindu-se să le acorde personalitate; nu cred însă că eforturile sale să fi dat totuși de un capăt, căci avionul rămîne un anonim. Nava – doar o simplă împreunare de materiale – posedă, neîndoios, un fel de *anima*. Pare-se că și locomotivele, deși la un grad mai redus. Socot că trebuie să vedem în aceasta lunga familiaritate a omului cu cele două elemente: apa și focul; în vreme ce aerul este pentru el mult mai nou. Tot ceea ce participă la desfășurarea vieții din mediul marin, mediu originar prin excelență, trezește în om un simțămînt mai mult sau mai puțin limpede de fraternitate. Nava este o ființă vie. Trăiește evenimentele prin care trece; evenimentele acestea se înscriu în personalitatea ei. Pentru toți cei care îl priveau înaintînd pe mare, *Enterprise* reprezenta imaginea însăși a războiului din Pacific și, într-un fel, suma întîmplărilor și ceasurilor fără de sfîrșit ale acestui război. *Enterprise* însemna mirosul grețos al carbonizaților de la Pearl Harbor, însemna chipul golit de sînge al piloților scăpați din măcelurile aeronavale de la Midway, însemna groaznicul vis, fără capăt, de la Guadalcanal, precum și uriașa acțiune de debarcare pe atoluri, de la cele mai ucigătoare la cele mai lesnicioase, și mai însemna numărul crescînd al siajelor de nave americane pe oglinda mării, convergînd tot mai mult către Japonia,

însemna „armada” ce mătura cu puterea ei oceanul acela vinețiu în care Japonia se crezuse de neatacat. La începutul lunii mai a anului 1945 avioanele de pe *Enterprise* scufundaseră, ele singure, șaptezeci și patru de nave, iar în colaborare cu avioanele altor nave, încă sute și sute. Toți frații săi, care au început odată cu el războiul, și-au găsit sfârșitul în adâncurile oceanului; toți adversarii săi de la început pieriseră de asemenea: *Zuikaku*, jertfit în largul capului Enggano fusese ultimul. *Enterprise* continua să plutească pe mare; după fiecare rănire își reluase locul. Ofițerii mai vechi spuneau că fusese construit într-o epocă în care oamenii aveau timp, în care fiecare navă era „lucrată cu miga” ca o harpă”.

În zorii lui 14 mai 1945, pe o vreme frumos noroasă, *Enterprise* se găsea în largul vârfului sudic al insulei Kyu-Syu, drum 340. Avioanele grupării operaționale își luaseră zborul pentru a ataca aerodromurile. La catargul lui *Enterprise* flutura un stindard albastru, țintat cu trei stele albe, emblema viceamiralului Mitscher, șeful portavioanelor. Mitscher se îmbarcase la bordul navei *Enterprise* în urmă cu trei zile, doar cu hainele ce le avea pe el: tot restul bagajului său fusese distrus cu nava *Bunker Hill*, căreia două avioane-sinucigașe îi aduseseră serioase avarii. Și iată că au început să apară în rîndurile kamikazilor destui aviatori care nu erau deloc niște începători, ba dimpotrivă piloți experimentați. Irosirea aceasta nebunească a ultimelor cadre de valoare nu putea ține mult, firește. Dar pînă una, alta, se dovedea foarte rodnică.

La 14 mai deci, ora șase, cinci grupuri de avioane inamice au fost detectate de radarurile *Enterprise*-ului. Patrurile de vînătoare se aflau în văzduh. La aproximativ 25 de minute după detectare, oamenii de pe puntea portavionului au putut zări, mult în spate, cîteva avioane căzînd din cer; erau învăluite în flăcări și fum. Bătălia se desfășurase, toată, în nori.

La 6,30, veghea radar semnală un „spectru” izolat, la 20 mile la 200 grade, altitudine 2 600 metri. Bateriile de la pupa fură îndreptate în direcția aceea, gata să tragă la apariția

„spectrului”. La 6,54 le apăru limpede, apropiindu-se repede. O clipă dispăru printre nori, apoi, cam la șase kilometri, se ivi iarăși, anume, pierzînd din înălțime. Era un Zero. Bateriile de 127 mm deschiseră focul. Japonezul urcă din nou în nori. Bateriile continuă să tragă. Ochii tuturor erau îndreptați spre norii în care dispăruse. Echipajul se afla la posturile de luptă de la ora 4 dimineața. Toate avioanele care nu se găseau în văzduh fuseseră golite de benzină și vîrite în hangare.

Japonezul venea dinspre pupa. Unghiul său față de tribord era de aproximativ 150 grade, altfel spus de 30 grade față de axul navei. De văzut tot nu se vedea, norii îl ascundeau. Înștiințate de către radar, tunurile de 127 mm continuau să tragă asupra-i, încît curînd automatele de 40 mm de la pupa începură și ele să tragă. Ciudat spectacol – să vezi atîtea guri de foc țintind cu înverșunare într-un inamic nevăzut, într-un spectru.

La 6,56 *Enterprise* veni în 345 grade. Japonezul ieși din nori la 170 grade și începu să plonjeze.

Unghiul de incidență al picajului său nu era mare, nu depășea treizeci de grade; viteza aproape 450 km pe oră. Avion-sinucigaș, fără îndoială. Se apropia fără grabă, hotărît, manevrînd atît cît trebuia spre a nu fi lovit prea devreme. Graficul cursei sale dezvăluia schimbări repezi de altitudine, menite a-i corecta țintirea navei în evoluție. Pilotul își cunoștea de minune îndatorirea, astfel că toți cei ce-l priveau apropiindu-se nu se puteau împiedica să nu simtă în gură o uscăciune. În mai puțin de un minut evenimentul avea să se consume și greu și-ar fi închipuit cineva că doar strivirea pilotului „kamikaze” de *Enterprise* putea însemna sfîrșitul. În asemenea cazuri, oricare ar fi fost pagubele, existau întotdeauna morți.

Toată artileria trăgea: și tunurile de 127 mm, și cele de 40 mm, și cele de 20 mm. Ba chiar și puștile. Japonezul sosea străbătînd o ploaie de oțel. Era lovit în mai multe locuri, tîra după el flăcări și fum ca un stîndard. Dar venea, și se deslusea tot mai bine, într-o abia simțită legănare, cu linia aripilor dreaptă precum o sabie. Puntea era pustie;

toată lumea, cu excepția tunarilor, se trîntise pe burtă. Bolidul în flăcări trecu mugind prin fața „insulei” și se strivi într-un șoc groaznic, chiar îndărătul liftului din față. Teribilul șoc zgudui întreaga navă. Ofițerii de pe pasarele fură orbiți de străluminarea portocalie a exploziei și văzură cum puntea de zbor se descojea ca o banană pe o lungime de patruzeci de metri; o bucată enormă de lift, pe puțin o treime din platformă, țîșni în aer, la o sută de metri și mai bine. Era impresionant spectacolul enormei bucăți de fier zburînd precum o pasăre și căzînd apoi în mare, în timp ce un fum negru-cenușiu se răspîndea pe punte. Peste cîteva secunde, oameni în costume de azbest alergau în inima fumului.

Bomba ucisese patrusprezece oameni. Pagubele materiale erau mai puțin grave decît ar fi lăsat să se creadă caracterul spectaculos al exploziei: în afară de gaura propriu-zisă și de smulgerea punții, cîteva colectoare sparte. Iată și un amănunt prozaic și totodată providențial: bomba, desprinsă în ultimele frînturi de secundă prin căderea pilotului „kamikaze”, străpunsese două punți și explodase lîngă un compartiment ticsit cu suluri de hîrtie igienică; salteaua aceasta zăgăzuise efectul exploziei în partea de jos a navei, în timp ce sus sfîrtecăse liftul. În interpuntea hangarelor focul mistuia cîteva avioane, precum și cîteva cabine de-ale ofițerilor. Prin ardere așternuturile răspîndeau un fum gros; dar nu se declanșa nici un incendiu prea neliniștitor. Spărturi ivite la colectoare făcuseră ca înăuntrul navei să pătrundă 2 000 tone de apă ce trebuia pompată. Iar repararea punții avea să ceară, ca timp, cel puțin cîteva săptămîni. La urma urmei, „marele E” avusese iarăși noroc. Avioanele-sinucigașe loviseră navele *Franklin* și *Bunker Hill* aproape mortal; americanii care le văzuseră întorcîndu-se în port fuseseră adînc impresionați de înfățișarea lor răvășită și chiar de mirosul pe care l-au mai răspîndit cîteva zile după dramă. *Enterprise* urma să-și panseze o rană nu prea gravă, precum cîrtitorii aceia plini de cicatrice pe care medicul îi întîmpină cu o glumă. Doar cei patrusprezece morți nu aveau să mai glumească niciodată. Ultima imagine terestră pe care au luat-o cu ei a fost cea a niponului trăgînd după sine

flamura-i de flăcări, a avionului ce creștea văzînd cu ochii și linia dreaptă ca o spadă a aripilor sale.

Rămășițele pilotului japonez existau încă. Fuseseră adunate cu grijă într-un colțișor al punții, lângă frînturile înnegrite ale avionului. Prin vestonul și cămașa sfișiate i se zărea pieptul lat, mușchiulos; pielea era arămie, prea puțin acoperită de păr; de piept îi stăteau prinse brațul drept și capul; capul înclinat pe un umăr; gîtul, deși vînjos, părea flexibil, moale ca cel al unei păpuși de cîrpă; ochii erau larg deschiși. Întreg echipajul defilă prin fața trupului acelui voluntar al morții. Oamenii îi priveau nu atît chipul frumos dăltuit și ochii larg deschiși, deveniți sticloși între timp, cît nasturii tunicii, care aveau să constituie minunate amintiri de război pentru cine știe ce privilegiați cu grad mare. Nasturii erau negri, avînd în relief insigna corpului „kamikaze”: o floare de cireș cu trei frunze. „Dacă sînteți cumva întrebați care este spiritul adevăratului japonez, scria poetul Motoori, vorbiți despre frunza cireșului sălbatic strălucind în soare”. Un proverb mai spune: „Floarea de cireș este prima dintre flori, așa cum războinicul este primul dintre oameni”.

Pe Okinawa, lupta continua la fel de înverșunată. La 19 mai, americanii au cucerit înălțimea pe care ei au denumit-o *Conical Hill*. Artileria americană a luat pe dată locul artileriei japoneze; dar succesul acesta tactic nu a putut fi exploatat după cum se nădăjduise, din pricina ploilor torențiale care se porniseră din nou, paralizînd mișcarea materialului greu. În noaptea de 24 spre 25 mai, avioane japoneze au lansat, prin surprindere, comandouri de sabotori pe aerodromurile Okinawei. Americanii văzură țîșnind, în plină noapte, diavoli furioși care aruncau în toate părțile grenade și pachete de explozivi, nepăsători față de propria lor viață. Ei au pricinuit moartea a vreo doisprezece ostași, dar nu au distrus decît șapte avioane. Comandamentul japonez își clădise, desigur, mai mari nădejdi în privința acestei acțiuni. Avusese intenția să slăbească mult aviația americană din Okinawa, spre a o face incapabilă de a respinge ultimele și cele mai disperate

atacuri masive ale avioanelor-sinucigașe. Aviația japoneză își arunca cele din urmă rezerve în vălmășagul luptei, le arunca cu o hotărîre care primejduia în aceeași măsură existența marinarilor, a aviatorilor și a celor din trupele terestre americane. Aviatorii se ridicau în văzduh zi de zi, uneori chiar de mai multe ori în aceleași douăsprezece ore. Cei din grupul tactic 58.3 au fost menținuți la regimul acesta vreme de 77 de zile. Marinarii se aflau aproape încontinuu în alarmă; mecanicii și oamenii din echipele de reparații vegheau jumătate din noapte pentru a întreține și a pune la punct avioanele. La bordul distrugătoarelor „radar picket ships”¹, viața devenise un purgatoriu. Navele acestea mici stăteau trei zile din șase pe linia de supraveghere, prin rotație. În cele trei zile, oamenii nu dormeau, se întindeau doar, cînd și cînd, cîte o jumătate de oră pe punte sau pe podeaua compartimentului lor; mîncau cînd apucau, înghițind în mare grabă, între două atacuri, „o porție K”. Un distrugător din linia de supraveghere de radiolocație a fost atacat de 50 de avioane, nu chiar de către toate deodată, ținta fiind prea mică, dar fără nici un răgaz; antiaeriana sa a doborât 20 de piloți „kamikaze” într-o singură zi. Norocul a acordat cîtorva din aceste nave mici o invulnerabilitate uluitoare: distrugătorul *Laffey* s-a putut îndrepta singur spre o bază pentru reparații, după ce fusese lovit de două bombe și de șase avioane-sinucigașe. Multe altele, am mai spus, au pierit. Ultimul atac-sinucigaș în masă a avut loc la 28 mai; ploua cu găleata. În aceeași zi, sosi și Halsey, spre a-l înlocui pe Spruance, în calitate de comandant superior al tuturor forțelor ce operau în zona Okinawa. Nici un motiv oficial sau oficios nu a explicat înlocuirea, după cum nici o lămurire ulterioară nu s-a vădit pe deplin mulțumitoare. Poate că înaltul comandament digerase greșelile săvîrșite de Halsey la Leyte mai repede decît o făcuseră victimele acestor greșeli; sau poate, și-or fi spus ei, numai un iureș în maniera „Taurului” mai putea fi de vreo folosință în Okinawa. Dar, dacă așa stăteau lucrurile, de ce să i se fi lăsat lui Buckner

¹ Distrugătoare cu misiunea de supraveghere de radiolocație (n.t.)

comanda operațiilor terestre, tocmai lui Buckner cel întotdeauna atât de prudent și de econom cu viețile omenești ?

În zilele următoare lui 28 mai au fost semnalate mișcări în liniile japoneze. Americanii băgaseră de seamă că inamicul se repliase pe o a doua linie de poziții fortificate. Se înainta încet, prin noroi. Acum, artileria japoneză tăcea: nici un bubuit de tun sau, mai degrabă, nici urmă de muniție. După calculele unor experți militari, în partea de sud a Okinawei mai subzistau aproximativ 15 000 de japonezi îngrămădiți într-un spațiu foarte mic. Cucerirea acestei ultime poziții avea să fie grea, desigur.

La 10 iunie, după o nouă pregătire cu artileria și aviația, a fost lansată ofensiva pe tot frontul și, cu deosebire, împotriva liniei de apărare japoneze instalate pe o pantă abruptă de 150 metri înălțime și 8 kilometri lungime, denumită Yeaju Lake. Japonezii își întâmpinară inamicul cu un formidabil baraj de artilerie. Prima mișcare a ofensivei a fost astfel stăvilită. Era totuși limpede că apărătorii lui Yeaju Lake nu sperau altceva decât să întârzie cu câteva zile înfrângerea. Buckner le trimise, cu parașutele, propuneri de „capitulare onorabilă”, oferindu-le un răgaz de 36 de ore pentru gândire. Răgazul a fost folosit de ostașii din diviziile 7 și 97 ale trupelor de marină pentru escaladarea pantei, potrivit unei excelente tehnici alpine, sub focul japonezilor. Aceștia nu au răspuns propunerii, astfel că atacul general a fost reluat la 13 iunie. În ziua de 17 iunie, Buckner a ordonat un nou răgaz de o oră, timp în care le-a fost adresată japonezilor o altă propunere de capitulare onorabilă: de data aceasta, prin mijlocirea unor difuzoare montate pe tractoare. Doisprezece japonezi au ieșit din vizuinile lor, cu brațele ridicate. Și ora s-a scurs, iar tirul americanilor a continuat.

În timpul acestei ultime faze, lupta corp la corp a atins o violență maximă, nemaîntîlnită de-a lungul războiului. În rîndurile japonezilor luptau și femei; bărbații țîșneau din gropile lor, după ce își legaseră de pîntece grenade și se aruncau sub tancurile americane, spre a le face să explodeze. Americanii îi nimiceau cu aruncătoarele de flăcări. Astfel ar fi

trebuit uciși, unul cîte unul, toți apărătorii terenului aceluia povîrnit, preschimbați în luptători-sinucigași. La 18 iunie, generalul Buckner se duse la un post de comandă înaintat, pentru a vedea și conduce ultimul asalt. Artileria japoneză deschise focul, un obuz explodează foarte aproape de general. Rănit de moarte, el își dădu duhul în doar cîteva clipe. Zeul războiului se răzbunase pe șeful acesta prea econom cu sîngele soldaților săi. Generalul Buckner era primul general american, comandant al unei armate în campanie, ucis în acțiune, de la războiul de Secesiune încoace. A doua zi, generalul de brigadă Caudius M. Easley, comandant adjunct al Diviziei 96 a armatei, a fost și el ucis la Okinawa. Sosise totuși timpul ca bastionul să fie cucerit. La 21 iunie un comunicat anunță oficial sfîrșitul rezistenței organizate din Okinawa.

Lupta pentru cucerirea ei ținuse 82 de zile (în loc de 70, cum fusese prevăzut în planuri). Americanii au pierdut 6 990 oameni (soldați, marinari, aviatori); aproape treizeci de mii fuseseră răniți; avioane americane distruse: 880 (dintre care 266 de pe portavioanele avariate); pierderile navale însumau 35 de nave scufundate și 299 avariate. Japonezii pierduseră la Okinawa cam 117 000 de oameni, iar avioane aproape 3 800.

Bilanțul acesta a fost publicat în Statele Unite. În Europa războiul fusese cîștigat, iar victoria în lupta din Pacific nu mai era pusă la îndoială; comandamentul american gîndea că avea să poată trata mai bărbătește opinia publică decît în perioada eșecurilor; și apoi, era încredințat că publicul avea să fie uimit de marea inegalitate a pierderilor, salutînd iscusința șefilor. Dar iată că publicarea bilanțului a stîrnit o furtună de proteste. Aproape șapte mii de morți – lucru de neconceput, de vreme ce Statele Unite dispuneau de o strivitoare superioritate în mijloace de luptă. Comunicatele arătau că tunurile flotei scupaseră 35 000 tone de proiectile asupra Okinaweii, iar cele ale armatei, 66 000 tone; fără a mai pune la socoteală bombele de avion al căror tonaj nici nu mai putea fi evaluat. Și atunci, în asemenea condiții, cum de mai rămăseseră destui japonezi pe Okinawa pentru a ucide

aproape șapte mii de americani ? Oricît de dramatice și de cvasifabuloase ar fi fost istorisirile corespondenților de război, ei nu izbutiseră să ofere publicului o idee exactă privind tenacitatea japonezului. Gazetarul David Laurence scria la 4 iunie: „Pentru ce ascundem adevărul despre eșecul militar din Okinawa ? Pentru ce nu se găsește nimeni, dintre conducătorii noștri, care să arunce lumină asupra greșelilor ce fac din Okinawa un exemplu de incapacitate militară mai grăitor decît cel de la Pearl Harbor ?” Nimitz a pus el însuși mîna pe toc pentru a răspunde: „Însoțit de statul meu major am luat avionul și m-am dus la Okinawa, unde vreme de două zile am discutat cu generalul Buckner și cu ceilalți șefi. Operația era cît se poate de bine condusă. Debarcări în noi puncte s-ar fi dovedit nefolositoare împotriva unui inamic alertat. Alimentarea ridică probleme zilnice și întotdeauna greu de rezolvat etc...” Au fost răspîndite fotografii și filme luate în ultima parte a campaniei. Dar văzînd ce mică și netedă devenise o regiune cîndva locuită și acoperită cu arbori, cu plante și cu case, o regiune cultivată de mîna omului, publicul american a început să înțeleagă.

„Menținerea sau căderea Imperiului depind de rezultatul acestei bătălii”, declarase în jurul datei de 20 aprilie amiralul Toyoda, comandantul șef al Flotei Combinate. Problema părea rezolvată. Se poate spune că, după Okinawa, piesa fusese jucată. Familiile ostașilor de marină și ale celorlalți soldați se puteau întreba, privind ultimele fotografii ale Okinawei, cîte vieți americane avea să mai coste invadarea Japoniei; era de fapt singura întrebare. Pentru marinari și pentru aviatori, războiul împotriva Japoniei nu mai era decît un soi de mare expediție colonială. Uriășele grupări operaționale, cărora li se alăturaseră puternice forțe navale britanice, circulau în apele Japoniei fără să întilnească nici cea mai slabă împotrivire. Petrolierele, cîndva ținute la distanță de zonele de luptă, veneau să realimenteze portavioanele și cuirasatele pînă în fața orașului Tokio. Au avut loc exerciții chiar în largul coastelor japoneze, se încercau noi tactici, ca de pildă: bombardarea de noapte a

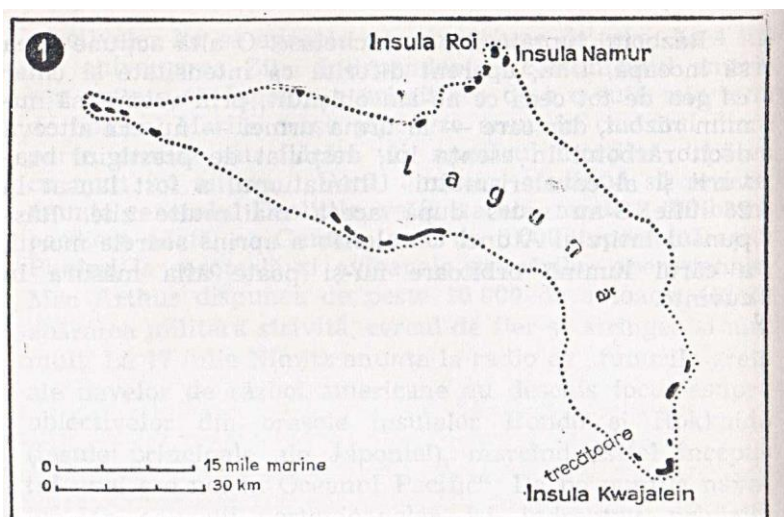
unui sector de coastă de către crucișătoare și distrugătoare, acoperirea navelor fiind asigurată de aviatori de vânătoare de noapte. Născociri oarecum gratuite și nu prea interesante, întrucît avioanele nu aveau ce face. Cele cîteva escadrile japoneze supraviețuitoare, păstrate pentru apărarea marilor centre, se ridicau în văzduh ori de cîte ori bombardamentul american le lăsa o clipă de ragaz; cifra efectivelor lor se apropia cu repeziciune de zero. La 4 iulie, aniversarea Zilei Independenței, comunicatul american anunța că Japonia a primit cea de a o sută mia tonă de bombe. Marile orașe japoneze erau, în cea mai mare parte, cenușă sau flăcări vii, numărul morților depășea cu mult un milion. „Dacă Japonia continuă să reziste, anunța generalul Doolittle, va fi atacată, nu de 2 400 bombardiere odată, ca Germania, ci de 3 000 superfortărețe”. Punînd la socoteală și avioanele grupărilor operaționale, MacArthur dispunea de peste 10 000 de avioane. Odată apărarea militară strivită, cercul de fier se strîngea și mai mult. La 17 iulie Nimitz anunța la radio că „tunurile grele ale navelor de război americane au deschis focul asupra obiectivelor din orașele insulelor Hondo și Hokkaido (insule principale ale Japoniei), marcînd astfel începutul unei ere noi în Oceanul Pacific”. De pe punțile navelor lor, oamenii portavioanelor își îndreptau privirile spre coastele acelea cenușii, aureolate de fum, unde incendiile răspîndeau neconținut fulgerări roșietice. Cerul era plumburiu, marea îi împrumutase culoarea și era aspră mai tot timpul. Avioanele își luau zborul și se întorceau regulat, munca de uzină continua. Radioul informa că viața populației japoneze devenise un coșmar. Lucru într-adevăr cu putință. De văzut nu se vedea decît coasta aceea sură pigmentată de incendii. Chiar cei care debarcau nu aveau cum să afle vreodată ce a însemnat viața japonezilor în perioada aceea, devreme ce „formula noului război aplicată de Statele Unite făcea apel la mașinism, suprimînd orice urmă de viață în sectorul atacat”. La 26 iulie Statele Unite adresau Japoniei faimosul ultimatum, semnat totodată de Marea Britanie și de China: „Prodigioase forțe aeriene, terestre și maritime sînt gata să dea Japoniei ultima lovitură.

Utilizarea totală a puterii noastre militare, susținută de hotărîrea noastră nestrămutată, va însemna deplina distrugere a teritoriului japonez”. Distrugerea deplină a teritoriului. O populație întreagă era informată că o aștepta moartea, dacă șefii aveau să refuze semnarea.

Războiul luptătorilor se încheiase. O altă acțiune avea să înceapă. Una, aparent diferită ca intensitate și chiar ca gen de tot ceea ce ne-am obișnuit, prin vreme, să numim *război*, dar care – la urma urmei – nu era altceva decît războiul în esența lui, despuiat de prestigiul bravurii și al cavalerismului. Ultimatumul a fost lansat la 26 iulie. S-au scurs după aceea mai multe zile. Răspunsul întîrzia. Atunci Omul Alb a aprins soarele morții, a cărui lumină orbitoare nu-și poate afla măsura în cuvinte.

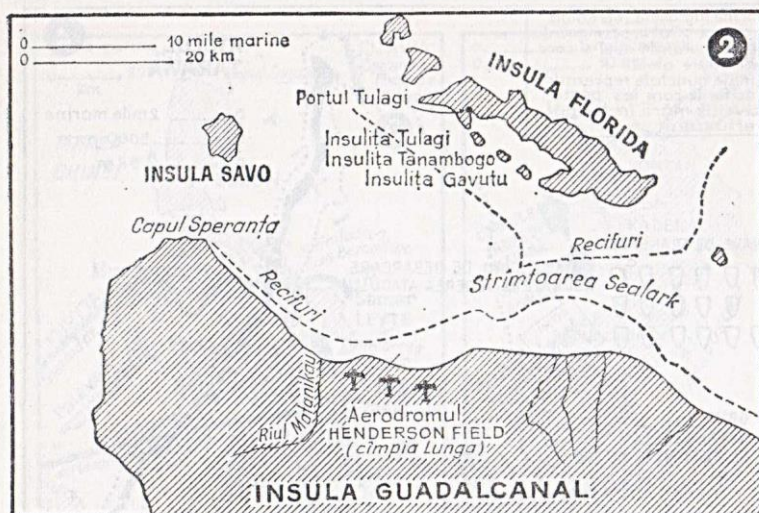
CUPRINSUL

<i>Cuvînt înainte</i>	5
I. „ <i>Uimitoare telegrame...</i> ”	19
II. „ <i>Nave mari, confortabile...</i> ”	49
III. <i>O victorie a serviciului de informații</i>	91
IV. <i>Guadalcanal</i>	119
V. <i>Tarawa cea de groază</i>	188
VI. <i>Refluxul</i>	224
VII. <i>Războiul de sinucidere</i>	301

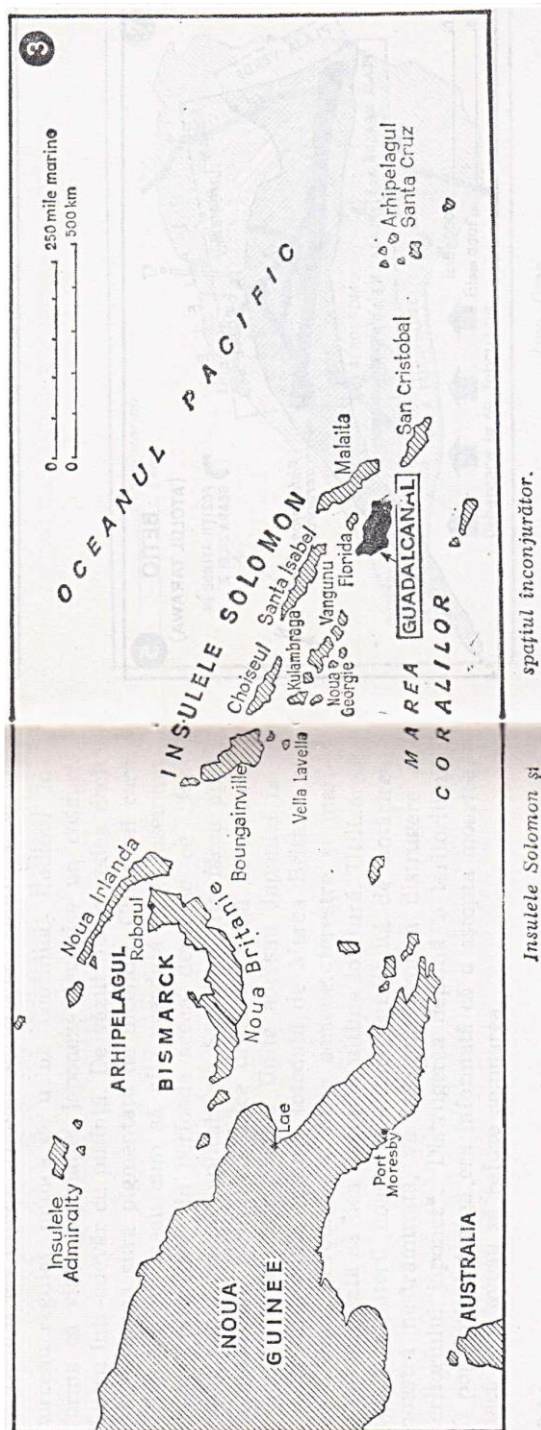


Atolul Kwajalein

(liniile punctate reprezintă recifurile care ies deasupra nivelului mării în timpul refluxului)



Regiunile nord-vestice ale Guadalcanalului, unde s-au desfășurat aproape toate luptele navale, aeriene și terestre.



Părțile îngrosate reprezintă teritoriul aflat în permanență peste suprafața apei și care constituie atolul.
 Linii punctate reprezintă recifurile care ies peste nivelul mării în timpul refluxului.

ATOLUL TARAWA

4

0 — 2 mile marine
 0 — 5000 yarzi
 0 — 5 Km

NAVE DE TRANSPORT



AMBARCATII DE DEBARCARE
 ADUNATE ÎN VEDEREA ATACULUI



LINE DE
 PLECARE

GRUP
 NAVAL
 DE SUSTINERE CU FOC



PLAJA VERDE

GRUP NAVAL
 DE SUSTINERE CU FOC



PLAJELE
 NEGRE

GRUP NAVAL
 DE SUSTINERE CU FOC



BETIO

BAIRIKI

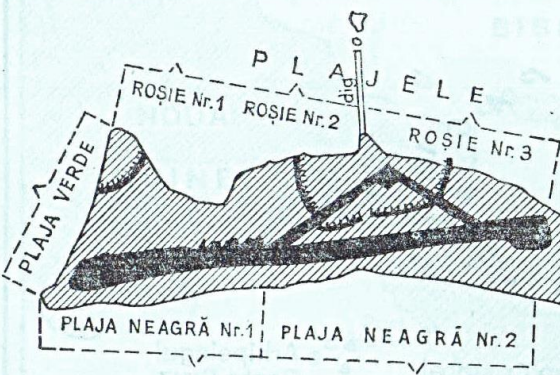
BETIO

(ATOLUL TARAWA)

5

POZIȚII ATINSE ÎN
 SEARA ZILEI Z

Piste betonate ale
 aerodromului



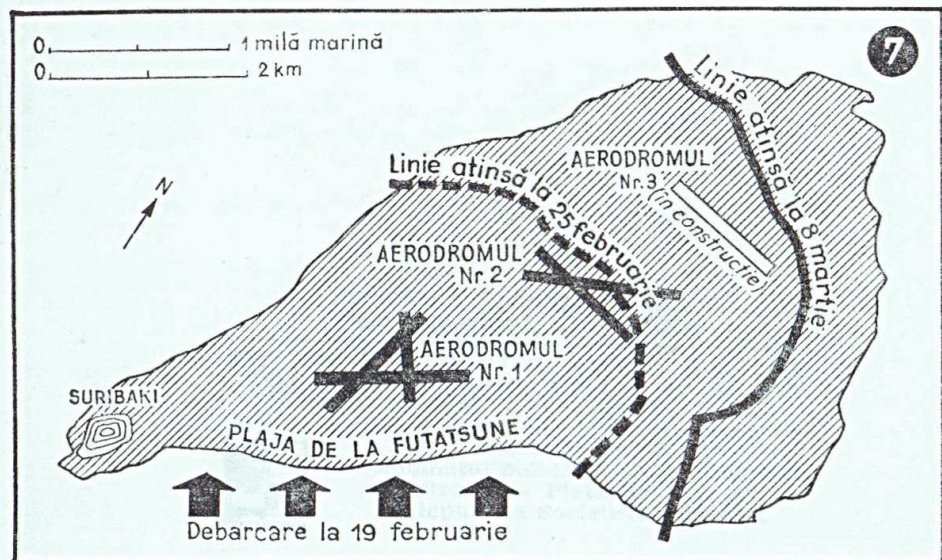
0 — 1000 yarzi
 0 — 1000 metri



Marea bătălie a Filipinelor
(Leyte)



Partea de sud a insulei
Okinawa



Iwo Jima



EDITURA MILITARĂ

Lei 12

